KRAJ

TYGODNIK
POŚWIĘCONY
KULTURALNYM I GOSPODARCZYM SPRAWOM
ŻYCIA KOMUNALNEGO

Cena numeru 80 gr. Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

ROK I. Nr. 16.

Warszawa, dnia 15 Lipca 1928 r.

TREŚĆ NUMERU 16-go:

SAMOCHÓD W ŻYCIU KOMUNALNEM



POLSKA AGENCJA PUBLICYSTYCZNA
WARSZAWA

ROK I WARSZAWA, 15 LIPCA 1928 R. Nr. 16.

KRAJ

TYGODNIK POŚWIĘCONY KULTURALNYM I GOSPODARCZYM SPRAWOM
ŻYCIA KOMUNALNEGO

RADJO NA USŁUGACH SAMORZĄDU

Radjo jest doniosłym czynnikiem oddziaływania społecznego o niezwykle szerokiej rozpiętości wpływu. Nietylko dostarcza kulturalnej rozrywki i informuje o tem, co fala życia przynosi, lecz uczy, kształci, propaguje konkretne zadania. Może mieć zastosowanie, poza celami rozrywkowemi, we wszystkich niemal dziedzinach życia zbiorowego: w przemyśle i handlu, polityce, administracji publicznej, propagandzie artystycznej i pracy oświatowej.

Dotychczasowe wyzyskanie radja dla celów samorządowych jest niedostateczne. Zainstalowanie tu i owdzie w niektórych urzędach samorządowych radjoodbiornika, czy wygłaszanie przez mikrofon jednego lub kilku odczytów i komunikatów samorządowych na tydzień nie wyczerpuje bynajmniej sprawy, choć posiada poważne znaczenie.

Z chwilą, gdy czynniki rządowe zabiegają dokoła uprzystępnienia wszystkim gminom wiejskim radja, należy wyraźnie postawić na porządku dziennym pytania: jaką drogą, za pomocą jakich form organizacyjnych można zapewnić możliwie pełne wyzyskanie radja dla celów samorządowych?

Zainstalowanie mniejszej lub większej ilości radjo-aparatów w urzędach samorządowych jest wydatkiem, który w sumie dla całego państwa może być zgoła pokaźny, chodzi więc o to w jakim stopniu wydatek ten zostanie zamortyzowany osiąganemi korzyściami. Ponosząc wydatek gmina czy sejmik musi wiedzieć, jaką realną korzyść wzamian otrzyma, bo przecie potrzeb jest zawsze więcej, niż funduszów.

Sprawa zaś odpowiedniego wyzyskania zainstalowanego w urzędzie radjo-odbiornika nie jest bynajmniej tak łatwa i prosta, jak to się wydawać może, i nasuwa szereg kwestyj.

Po pierwsze: dla kogo ma być przeznaczony instalowany kosztem gminy w urzędzie gminnym radjoaparat, czy dla personelu urzędniczego, czy dla członków rady gminnej, czy też wreszcie dla ludności gminy?

Każda z tych trzech możliwości ma swoją rację: urzędnikom może ułatwić dokształcanie, członkom rad — pozyskanie większego stopnia wyrobienia społecznego, wreszcie ludność gminy może wciągnąć w krąg godziwej rozrywki i pożytecznych odczytów. Lecz w jaki sposób to zorganizować? Czy urzędnicy gminni, wtedy właśnie, kiedy nadawany będzie ważny dla nich odczyt z zakresu wiedzy o samorządzie lub zasad świeżo ogłoszonej ustawy, będą mieli czas włożyć słuchawki? Wszak może to wypaść właśnie w dzień jarmarczny i w dodatku w godzinach, kiedy w kancelarji gminnej panuje największy ruch interesantów.

A jeśli, z kolei odbiornik ma służyć członkom rad gminnych, to czy zechcą oni na najbardziej ciekawe części programów radjowych przyjeżdżać do siedziby urzędu gminnego, a jaką korzyść osiągną, jeśli w czasie swego pobytu w urzędzie zapragną słuchać radjo, które właśnie wtedy nadawać będzie koncert muzyki murzyńskiej?

Jeśli wreszcie radjo-odbiornik ma służyć ludności, to w jaki sposób ma być do tego przystosowany i w tym celu uprzystępniony? Dla pomieszczenia amatorów radjo-odczytów czy radjo-koncertów w okresie zimowych wywczasów rolnika potrzebna będzie odpowiednia sala, no i obsługa aparatu, który wymaga znajomości użycia. Czy więc wtedy, gdy w sali urzędu gminnego zbierze się kilkadziesiąt czy paręset osób radjosłuchaczy aparat, nakręcany i manipulowany przez nieuka, nie odmówi posłuszeństwa, a jeśli ma być oddany pod opiekę sekretarza gminy, to czy wtedy ten sekretarz nie będzie miał właśnie do wykonania pilnych wykazów lub sprawozdań?

Są to wszystko kwestje praktyczne, może drobne, ale decydujące o celowości i pożytku akcji zaopatrzenia gmin w radjo-aparaty.

Należyte wyzyskanie zainstalowanego w urzędzie gminnym czy sejmikowym radjo-aparatu wymaga odpowiedniej organizacji, ta ze swej strony obsługi, dysponującej czasem i umiejętnością, a więc pewnych kosztów.

Nie stawiamy bynajmniej sprawy zaopatrzenia urzędów samorządowych w radjo-aparaty pod znakiem zapytania, lecz pragniemy zaprojektować pewną formę organizacyjną, która usuwałaby mogące wyniknąć niedomagania.

Projekt nasz polega na tworzeniu gminnych radjoognisk, które byłyby społeczno-oświatowemi placówkami, prowadzonemi według ustalonych zasad organizacyjnych.

W każdej gminie powstaje jedno, względnie, w razie potrzeby, kilka radjo-ognisk. Każde z nich jest wyposażone w kilko-lampowy aparat z głośnikiem i umieszczone w odpowiednio obszernej i dostępnej dla możliwie większej liczby osób, a najlepiej w specjalnie na ten cel przeznaczonej, sali. Radjo-ognisko jest instytucją publiczną, przeznaczoną dla publicznych słuchowisk, tak jak teatry dla przedstawień, a kinematografy dla wyświetleń filmów.

Program słuchowisk opracowywany jest przez kierownika radjo-ogniska, na podstawie tygodniowych programów radjostacyj nadawczych, zarówno krajowych jak i zagranicznych. Zadaniem kierownika radjo-ogniska jest odpowiedni dobór materjału zależnie od warunków miejscowych i poziomu kulturalnego słuchaczy, oraz w uzgodnieniu z pracami społecznemi i kulturalno oświatowymi, prowadzonemi na terenie działalności radjo-ogniska. Na podstawie otrzymanego materjału programowego radjostacyj nadawczych, ogłaszanego, jak wiemy, zgóry na pewien okres czasu, kierownik dokonywa selekcji, kwalifikując najbardziej odpowiednie punkty programów, uzgadnia je co do czasu, w którym będą nadawane i w ten sposób opracowuje program składanego słuchowiska, z rozkładem godzin. Taki złożony program na cały tydzień w odpowiedni sposób jest ogłaszany, aby każdy mógł zgóry wiedzieć, kiedy mianowicie będzie mógł w radjo-ognisku usłyszeć odczyt czy koncert z dziedziny najbardziej go interesującej. Działające na danym terenie organizacje: kółka rolnicze, kółka młodzieży czy też kursy dla dorosłych, będą mogły sprowadzać do ogniska swych członków względnie słuchaczy na pewne części programu, które pozostają w związku bądź z działalnością, bądź z wykładami.

Kierownik radjo-ogniska powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje społeczne i oświatowe. Najbardziej odpowiednim na to stanowisko byłby kierownik lub nauczyciel miejscowej szkoły, instruktor kółka rolniczego czy kółka młodzieży.

Najodpowiedniejszym lokalem dla radjo-ogniska byłaby szkoła, dom ludowy, lokal którejś z miejscowych organizacyj społecznych, kółka rolniczego, koła młodzieży, straży ogniowej, spółdzielni i t. p.

Nad działalnością radjo-ognisk gminnych na terenie powiatu winien roztoczyć opiekę Wydział Powiatowy Sejmiku przez swego referenta wzg. instruktora oświatowego czy rolnego.

Teraz kwestja bodaj najważniejsza, strona finansowa. Jednorazowy koszt zainstalowania wielolampowego aparatu w żadnym razie nie może przekroczyć 1.000 złotych. Ostatnio Bank Gospodarstwa Krajowego postanowił udzielać gminom kredytów na ten cel, co odrazu powinno sprawę ruszyć z miejsca.

Wynagrodzenie za kierownictwo winno być oparte na zasadzie opłacalności radjo-ogniska, ponieważ byłcby to zajęcie dodatkowe np. dla nauczyciela, przypuszczam, że kwota 50 złotych miesięcznie byłaby wystarczająca i ulegałaby zwiększeniu, gdyby ognisko dawało dochody.

Lokal w większości wypadków można byłoby mieć bezpłatnie. Wydatki bieżące (ładowanie bateryj, oświetlenie ogniska itp.) nie przekroczyłyby prawdopodobnie przy odpowiedniem obchodzeniu się z aparatem — 50 zł. miesięcznie.

Wydatki przeto miesięcznie wynosiłyby około 100 złotych. Nie należy liczyć odrazu na ich całkowite pokrycie dochodem z opłat za wejście.

Licząc skromnie można przyjąć za przeciętną frekwencję 500 osób miesięcznie, co przy 10 groszach opłaty za wejście pokrywałoby połowę wydatków, drugą połowę, względnie jej część musiałaby pokrywać gmina. Korzyści kulturalne pokrywałyby sowicie te minimalne stosunkowo wydatki.

Jakie byłyby te korzyści. Za pośrednictwem radjo-ogniska w życie najbardziej nawet zapadłej prowincji, pozbawionej wyrobionych działaczy i mówców zjawiłby się cały zastęp najświetniejszych prelegentów, wybitnych fachowców z różnych dziedzin, pierwszorzędnych śpiewaków i kompozytorów. Jest to zdobycz nielada. Że w ten sposób poziom życia społecznego na prowincji musiałby się podnieść, a działalność organizacyj odpowiednio ożywić — to nie ulega wątpliwości. Samorząd zyskałby dzielnego propagatora kultury, w ramach działalności którego ludność mogłaby się podnosić społecznie i kulturalnie, zaś pracownicy i działacze samorządowi szkolić i dokształcać zawodowo.

Wacław Kietlicz Woynacki.

APROWIZACJA MIAST I CHŁODNICTWO

Wśród wielu zadań, które życie nowoczesne nakłada na samorząd miejski, jedno z naczelnych miejsc zajmuje troska o zapewnienie ludności otrzymywania mięsa i nabiału w dostatecznej ilości i w najlepszym stanie.

Artykuły te, łatwo ulegające zepsuciu, wymagają specjalnej pieczy przy przechowywaniu i w większych ilościach mogą być gromadzone tylko w magazynach-chłodniach, gdzie sztucznie obniżona temperatura zabezpiecza je przed zepsuciem.

Ustawodawstwo nasze nakłada na gminy miejskie obowiązek utrzymywania rzeźni, celem zcentralizowania uboju bydła przeznaczonego do konsumcji, i ułatwiania kontroli sanitarnej nad mięsem, spożywanem przez ludność.

Integralną częścią każdej nowoczesnej rzeźni jest chłodnia, która rozmiarami swemi, z jednej strony winna dać możność umieszczania w niej wszystkiego mięsa z dziennego uboju w rzeźni, z drugiej zaś strony, umożliwić stworzenie rezerewy na okres mniejszej podaży żywca. Rezerwa taka wytwarza regularne zaopatrzenie ludności miast w mięso i jest nader ważnym czynnikiem, normującym wahania cen na ten tak podstawowy artykuł spożycia.

W dziedzinie artykułów nabiałowych, szczególniej jeśli chodzi o jaja i masło, chłodnia, dostosowana do gromadzenia większych zapasów tych artykułów w okresie ich dużej podaży w lecie, oddaje nieocenione usługi przy regulowaniu cen w okresie miesięcy zimowych, gdy ceny rosną i daje się nawet odczuwać brak tych artykułów na rynkach naszych wielkich ośrodków konsumpcyjnych.

Chłodnia w zarządzie miejskim, to poważny atut i środek walki, czynnik powołany do obrony najszerszych mas ludności przed niepomyślną konjunkturą handlową na artykuły łatwo się psujące czy też podczas okresu spekulacji.

Gminy miejskie, szczególnie większych ośrodków konsumcyjnych, siłą rzeczy nie mogą nie brać czynnego udziału w zaopatrzeniu ludności w artykuły pierwszej potrzeby, czy to bezpośrednio, czy też przez stworzenie odpowiedniego aparatu usprawniającego to zaopatrzenie. Praktyka lat ostatnich aż nadto jest tego dowodem.

Pozostawienie rozbudowy chłodnictwa, jako ogniwa aprowizacji, inicjatywie prywatnej w całości, nie jest zbyt bezpiecznem choćby z tego względu, że przedsiębiostwo takie, zgóry obliczone na zysk, nie dałoby gwarancji normalnego obciążenia ceny przechowywanych w chłodni artykułów. Miejska instytucja, oparta na zasadach użyteczności publicznej, gwarancję taką bezwarunkowo dać powinna, pomijając już tak ważny moment jak kontrola sanitarna i, co jeszcze w wielu wypadkach jest koniecznem — kalkulacyjna.

Znaczenie chłodnictwa zagranicą nie tylko w dziedzinie aprowizacji ośrodków miejskich, ale również przy całokształcie obrotu artykułami łatwo ulegającymi zepsuciu, w ogólnej gospodarce narodowej, już od szeregu lat zdobyło sobie prawo obywatelstwa. W stolicach zachodu i wszystkich większych miastach chłodnie o wielu setkach metrów kwadratowych powierzchni, są stałym czynnikiem obrotu artykułów mięsnych i nabiałowych, zapobiegają przedostawaniu się tych artykułów do rąk konsumenta w stanie zepsutym, ułatwiają w znacznym stopniu kontrolę sanitarną i wreszcie umożliwiają prowadzenie handlu hurtowego temi artykułami, zmniejszając ryzyko przy angażowaniu wielkich kapitałów do tego handlu.

Chłodnictwo w Polsce niestety nie znajduje dotychczas należytego zastosowania. Chłodni mamy niewiele, a te które są, daleko odbiegają od rzeczywistych potrzeb. W Warszawie chłodnia miejska przy rzeźni posiada zaledwie 108 m² powierzchni użytkowej, co przy obecnej konsumcji (0,14 kg. mięsa na głowę ludności dziennie), daleko mniejszej od norm zachodnich, wystarcza conajwyżej na przechowanie mięsa z uboju dziennego, o tworzeniu zaś niezbędnej rezerwy niema mowy, gdyż brak na to miejsca. Łódź posiada chłodnię o 400 m² powierzchni, co jest również daleko niewystarczające.

Nieco lepiej pod tym względem stosunki przedstawiają się na Górnym Śląsku, gdzie istniejące od kilku dziesiątków lat chłodnie przy rzeźniach miejskich (Katowice — 2754 m² powierzchni, Król. Huta 2500 m²) starają się sprostać zadaniu. Lecz i tam są one już za małe, stale przepełnione i wymagają rozszerzenia.

W całym szeregu zato innych miast chłodni niema wcale i brak ich zdaje się dotkliwie odczuwać.

Najlepszym przykładem potemu może służyć to, iż w Krakowie, gdzie chłodnia istniejąca jest za szczupła, aby zaspokoić wszystkie potrzeby, ceny jaj w okresie letnim i zimowym wahają się od 12 do 30 groszy za sztukę, czyli rosną o 150% (kwiecień — listopad 1928) ceny masła od 4,8 zł. do 6,6 zł. za 1 kg. (czerwiec, listopad 1927) czyli rosną o 37%. Brak dostatecznych rozmiarów chłodni uniemożliwia tworzenie rezerw i regulowanie cen, co oczywista w fatalny sposób odbija się na kieszeni konsumenta.

Potrzebę rozbudowy chłodnictwa rozumieją i nasi sąsiedzi ze wschodu. Rosja sowiecka wyasygnowała na rok gospodarczy 1927/28 11,4 milj. rubli złotych na rozbudowę chłodnictwa.

U nas powoli wychodzimy ze stanu uśpienia w tej dziedzinie. W szeregu miast prowincjonalnych budują się chłodnie przy rzeźniach, względnie przy halach targowych. (Radom, Lublin, Piotrków).

Wydział Aprowizacyjny Ministerstwa Spraw Wewnętrznych prowadzi badania nad potrzebami chłodnictwa w najważniejszych ośrodkach konsumcyjnych kraju.

Badania te idą w kierunku zorjentowania się w rozmiarach istniejących chłodni, odczuwanych brakach ze względu na potrzebę tworzenia rezerw nabiałowych, możliwości rozbudowy istniejących i budowy nowych chłodni.

Zebrane materjały stać winny bodźcem do dalszej pracy w kierunku rozbudowy urządzeń chłodniczych w interesie najszerszych warstw ludności.

Inż. E. Wiśniewski.

PROBLEM DROGOWY W STANACH ZJEDNOCZONYCH

W przeciągu ubiegłych ośmiu lat Stany Zjednoczone Ameryki Północnej ze wszystkich spraw publicznych najwięcej uwagi poświęciły drogom, przeznaczając na ten cel około jednego miljarda dolarów rocznie, w czem mieszczą się zarówno fundusze lokalne, jak stanowe i federalne. Dalsze przeprowadzanie programu drogowego leży tembardziej w interesie państwa, że wielkie obszary zostały zniszczone katastrofą wylewu Mississipi i jego dopływów, na czem w znacznej mierze ucierpiały drogi, wymagające w najbliższym czasie zupełnej rekonstrukcji. Mały stan Vermont np., jeden z najmniejszych, liczy bowiem zaledwie 9.124 mil kwadratowych powierzchni, obliczył koszt rekonstrukcji zniszczonych przez powódź dróg na 7,5 miljona dolarów. A przecież trzeba powiedzieć, że drogi i mosty w całem dorzeczu Mississipi, objętem katastrofą, oparły się naogół doskonale rozpętanemu żywiołowi, co dobrze świadczy o trwałości ich konstrukcji.

W Ameryce technika budowy dóg nie ma za sobą tak dawnej tradycji, jak na starym kontynencie, a intensywnie zaczęła się rozwijać dopiero od chwili rozpowszechnienia się komunikacji automobilowej. Wraz z przejściem do historji dyliżansu zagadnienie budowy sieci drogowej musiało być pchnięte na nowe tory i ujęte z innego punktu widzenia. W ciągu całej historji ludzkości, od najbardziej zamierzchłych czasów, aż do drugiej połowy dziewiętnastego wieku, wszelkie transporty odbywały się wyłącznie zapomocą siły mięśni i do tego celu ówczesne drogi w zupełności wystarczały. Niektóre państwa już w starożytności budowę gościńców postawiły na bardzo wysokim poziomie, a typowe pod tym względem są drogi budowane przez cesarstwo rzymskie. Odpowiadały one doskonale swemu celowi i były tak trwałe, że w niektórych krajach do naszych czasów dochowały się ich resztki. Pojawienie się parowozu i rozwój sieci kolejowej odciążył znacznie drogi bite i gościńce, które znów ożywiły się dopiero na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wieku, gdy na arenie pojawił się zwycięski pojazd mechaniczny. Z tą chwilą jednak większość dróg istniejących okazała się zupełnie nieodpowiednią i trzeba było je poddać gruntownej rekonstrukcji. Odtąd dwa te czynniki komunikacyjne: drogi i samochody ,pozostają w stosunku ścisłej wzajemnej zależności: im lepsze są w danym kraju drogi, tem bardziej ożywiona jest komunikacja samochodowa, i naodwrót: im więcej dany kraj posiada samochodów, tem baczniejszą musi poświęcać uwagę stanowi swoich dróg.

W Ameryce rozwój komunikacji samochodowej osiągnął olbrzymie cyfry. I tak w r. 1927 kursowało w Stanach Zjednoczonych około 23.300.000 pojazdów mechanicznych, co w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza przyrost o 6 proc. Pojazdy te zużyły opału za 2.144.000.000 dolarów, co wynosi na jeden samochód rocznie 460 gallonów. Eksploatacja dróg w r. 1927 wynosiła 128 miljardów mil/pojazdów, która to cyfra daje pojęcie o wymaganiach, jakie stawiane są drogom nowoczesnym w krajach, o silnie rozwiniętym ruchu automobilowym, jak Ameryka Północna.

W Stanach Zejdnoczonych t. zw. ,,Biuro dróg publicznych" prowadzi ścisłą statystykę ruchu kołowego i wszystkich danych, dotyczących komunikacji drogowej. Wedle tych danych istnieje w Ameryce Północnej 3.006.081 mil angielskich dróg publicznych, które dzielą się na państwowe (52,5%) i lokalne (13,8%). W niektórych wypadkach te drugie jeszcze dzielą się na drogi hrabstw i miast. W niektórych stanach władze federalne wykonują nadzór nad drogami lokalnemi, a w niektórych nawet koszty konserwacji i budowy dróg pokrywane są częściowo z funduszów państwowych. Mimo tak znacznego rozwoju sieci drogowej wiele pozostaje jeszcze do zrobienia, gdyż wszystkie drogi, przeznaczone dla ruchu samochodowego, potrzebują specjalnej nawierzchni asfaltowej, której nie posiada jeszcze bądź w zupełności, bądź też posiada ją tylko w postaci tymczasowej, 82,3% dróg amerykańskich.

Wiele dróg prymitywnych, zwłaszcza w stanach wybitnie rolniczych, powinno być, zdaniem fachowców, obróconych znów pod kulturę rolną, gdyż doprowadzenie ich do stanu używalności, albo nawet tylko utrzymanie ich w jakim takim stanie pochłonęłoby wszystkie podatki i fundusze, przeznaczone na konserwację i budowę dróg w całej Ameryce. Pochodzą one z bardzo dawnych czasów, gdy stanowiły jedyną komunikację wśród ogromnych przestrzeni uprawnych pól albo stepów, i dziś, wobec komunikacji kolejowej i rozpowszechnienia samochodu, nie mają już żadnego znaczenia, i ruch na nich jest bardzo słaby.

Drogi państwowe w miarę możności i funduszów są bardziej ulepszane, i tak np. otrzymuje rocznie nowe nawierzchnie asfaltowe 20.000 mil dróg państwowych oraz 25.000 mil dróg lokalnych. W r. 1926 wydano na cele dróg państwowych 621.744.210 dolarów, zaś na cele dróg lokalnych 639.814.606 dolarów.

Problem drogowy w Ameryce rozrósł się do tak olbrzymich rozmiarów, że przekracza nawet tamtejsze możliwości finasowe i dlatego w kołach fachowych zdają sobie sprawę z potrzeby szukania nowych, tańszych metod budowania dróg trwałych i odpowiadających potrzebom obecnego ruchu automobilowego. Wielkie nadzieje pokładane są w nawierzchniach bitumicznych, które już zostały wprowadzone w niektórych stanach i oddają bardzo dobre usługi.

Z WARSZTATÓW PRACY

GOSPODARKA SEJMIKU W OSTROWIE MAZOWIECKIM

Rozwój życia samorządowego w Polsce zajmuje coraz bardziej umysły najczynniejszych jednostek i grup naszego społeczeństwa.

Nietylko samorządy wielkich miast polskich w centrum i na zachodzie Rzeczypospolitej położonych — ale i wydziały powiatowe w najmniejszych i najbiedniejszych powiatach Polski należycie zrozumiały swoje zadania, wykonywując je stopniowo, w miarę możności finansowych, zastosowanych do najbardziej żywotnych potrzeb chwili.

Joko typowy przykład doniosłej roli samorządu w niezależnej gospodarce państwowej społeczeństwa polskiego — służyć mogą prace wydziału powiatowego Sejmiku Ostrowia Mazowieckiego.

Ludność powiatu przeważnie małorolna, gleba piaszczysta z wyjątkiem gmin Jasienica, Andrzejewo, Zaremby Kościelne, Boguty i Czyżewo (ostatnia gmina niedawno przyłączona została do powiatu Wysoko-Mazowieckiego i już w tym roku budżetowym w gospodarce samorządowej powiatu nie partycypowała).

Mimo tak ubogiej gleby, mimo to, że drugą klęską gospodarczą ludności jest rozdrobnienie gruntów — komasacja aczkolwiek powolnie, to jednak posuwa się naprzód — gospodarka samorządowa tego powiatu rozwija się pomyślnie i idzie szybkiemi krokami naprzód.

Od początku swego istnienia — rok 1919 — samorząd ostrowski największy nacisk położył na oświatę!

Po zorganizowaniu sieci szkół powszechnych, (budowa, remont i konserwacja budynków szkolnych) przystąpiono energicznie do budowy własnego gmachu gimnazjalnego i oto po wspólnych wysiłkach władz samorządowych, powiatowych oraz przy poparciu Ministerstwa Wyznań i Oświecenia Publicznego — stanął monumenalny gmach gimnazjalny, na poniższej ilustracji uwidoczniony.

Wymownym dowodem doniosłości prac samorządowych powiatu w budowie okazałego, nowoczesnego gmachu gimnazjalnego — była wizytacja tegoż przez p. Ministra Dobruckiego, bawiącego w Ostrowie Mazowieckim w czerwcu r. b.

Pobyt Pana Ministra Oświaty wywarł we wszystkich sferach miejscowego społeczeństwa niezatarte wrażenie i przekonał obywateli miasta i powiatu, że rząd obecny, rząd powstały z przewrotu majowego, potrafi odczuwać potrzeby ludności nawet najbardziej odległych i najbardziej zapomnianych miast i powiatów. Do kategorji „zapomnianych" należał właśnie i powiat Ostrów Mazowiecki.

To też ostatnia wizyta Pana Ministra stała się jakgdyby zapowiedzią nowej ery w życiu miasta i powiatu.

Dla utrwalenia pamięci o pobycie Pana Ministra Oświaty, uproszono go o wspólną fotografję na tle dolnej fasady gmachu nowego gimnazjum. Nad głowami przedstawicieli Rządu, miejscowego Samorządu i społeczeństwa — widzimy w górze radośnie roześmiane twarzyczki młodzieży gimnazjalnej.

Niechaj rośnie i kształci się w tym pięknym gmachu ta **młoda ruń** — urodzona na wolnej już, zroszonej krwią bohaterów — piaszczystej ziemi mazowieckiej!

Niechaj zapamięta sobie, że ciężki trud starszego pokolenia, kształconego w konspiracji lub też — pod przymusem warunków rodzinnych i materjalnych — w znienawidzonych „uczelniach" rosyjskich za czasów Hurki i Apuchtina, że ten ofiarny trud nie może pójść nigdy — na marne!

Wywalczyć i zbudować Niepodległą Ojczyznę było zaszczytnym i świętym obowiązkiem starszych pokoleń — utrwalić jej byt, pogłębić oświatę mas ludowych i ochronić Polskę od ewentualnych zakusów — to zadanie narastających pokoleń.



Gmach gimnazjum w Ostrowie.

Poza pracami ogólno-gospodarczemi: nad podniesieniem kultury rolnej — zaopatrywanie w nawozy i narzędzia rolnicze, podniesieniem hodowli rasowego bydła (rasa czerwona) i koni — przez urządzenie sieci stacji buchajów i ogierów licencjonowanych, Wydział Powiatowy rozwija energiczną akcję w rozwoju spółdzielni mleczarsko-jajczarskich. Z istniejących i założonych dotychczas, najlepiej prosperuje spółdzielnia w Zarembach-Kościelnych, gminie najbardziej uspołecznionej w powiecie, *czego dowodem największe i najokazalsze gmachy szkół powszechnych.*

Aby w pracy samorządowej powiatu mogła nastąpić stabilizacyjna linja rozwojowa nieodzownem jest współdziałanie gmin z Wydziałem, koordynacja planowanych prac, a nadewszystko tani dobry kredyt!

Nasycanie rolników, zwłaszcza małorolnych kredytem, to zagadnienie pierwszorzędne w obecnej dobie gospodarki samorządowej.

Hołdując tej zasadzie sejmik Ostrowski zorganizował i uruchomił — w r. 1927 Powiatową Kasę Oszczędności, która po roku istnienia może wykazać się takim rezultatem:

Bilans brutto na dzień 1 kwietnia 1928 r. wynosi — w obrocie 3.331.342 zł. 58 gr.

Z czego drobnych pożyczek udzielono na sumę 299.550 zł. 26 gr., — przy zakładowym kapitale 20.000 zł.

Tutaj należy podkreślić bardzo niewielki — za rok istnienia kasy, t. j. od 1 czerwca 1927 r. — ruch oszczędnościowy ze strony ogółu ludności, usprawiedliwiany poniekąd umotywowaną na wstępie niezamożność powiatu i ludności.

Dowodem potrzeby rozwoju i solidności tej placówki jest szybki wzrost zawartości portfelu wekslowego — suma dyskonta 615.164 zł. 74 gr.

Kasa obecnie otrzymała nowy lokal, w centrum miasta, co również przyczyni się do jej dalszego rozwoju. Kierownik i organizator tej kasy p. Edward Wyrzykowski, sekretarz sejmiku, za swe kierownictwo nie pobiera dodatkowego wynagrodzenia. Podkreślamy ten fakt jako objaw dodatni w naszem życiu powojennej pogoni za ideałem mamony.

Budżet Ostrowskiego Powiatowego Związku Komunalnego na rok gospodarczy 1928/29 zamyka się cyfrą — 904.046,67 w dochodach zwyczajnych, a w nadzwyczajnych — 1.101.128,88, — łącznie: *2.005.175,55.*

Budżet nadzwyczajny stanowią 2 długoterminowe pożyczki B. G. Kr. na sumy 476.072 i 565.056.88 oraz 60.000 pożyczka P. B. R., przeznaczona na realizację programu rolnego i ożywienie przemysłu ludowego.

Z wydatków wymienimy najważniejsze (zwyczajne): 1) administracja ogólna — 74.243,94 (osobowe — 40.000), 2) drogi i place publiczne — 342.134,73 (drogi pow. 145.375,95), 3) oświata — 137.824,88, (gimnazjum 101.224,88), 4) zdrowie publiczne — 112.734,60, (szpital — 48.940,—), 4) opieka społeczna — 45.580, (schronisko — 43.480,—), 6) popieranie rolnictwa — 122.636,52, (popieranie hodowli 90.000,—),

Nadzwyczajne (inwestycje) 7) spłata pożyczek P. B. K. — 340.000,—, 8) Budowa nowych dróg — 185.056, (szosa Ostrów — Jasienica — Andrzejewo 169.182,08), 9) Budowa nowych szkół — 336.072, (zasiłki dla 5 gmin — 200.000,—).

Naogół budżet uwzględnia wszystkie dziedziny życia, nie zapominając również o doraźnych zasiłkach dla szkół zawodowych, stypendjach, kulturze i sztuce, utrzymaniu *przychodni przeciwgruźliczej*, dla Pow. Kom. W. F. i Przysp. Wojsk. (33.501). Może jedyną *słabą stroną budżetu jest brak referatu kulturalno-oświatowego* dla prowadzenia oświaty pozaszkolnej i kursów dla dorosłych oraz brak pozycji na popieranie prasy i wydawnictw naukowo-pomocniczych. *Ale i to z czasem nastąpi.*

Kierownictwo dąży do koordynacji prac Wydziału z gminami, czego dowodem jest plan, opracowany na 3 lata gospodarcze, do 1.IV 1931 r.

Należy tylko życzyć sejmikowi Ostrowskiemu, aby w myśl apelu skierowanego do gmin, te zastosowały się do opracowanego planu i udzielanych dyrektyw, a napewno nastąpi spodziewana rozbudowa życia gospodarczego, a w związku z tem i dalszy, budujący rozwój samorządów ziemskiego i miejskiego.

Wreszcie jesteśmy przekonani, że obecny Wydział Powiatowy pod przewodnictwem starosty Romualda Zarzyckiego i przy pomocy członków sejmiku i gmin — zadanie swoje wypełni z pożytkiem dla dobra powiatu i ludności.

Homo-Novus.



Uczestnicy uroczystości na tle gmachu gimnazjum. W środku Minister Oświaty Dobrucki (xxx), Starosta Zarzycki (xx), Sędzia Grąbczewski (x) i Sekretarz Sejmiku Wyrzykowski.

Z DOŚWIADCZEŃ OBCYCH

PARK NARODOWY I MUZEUM W STOLICY SZWECJI

Stany Zjednoczone, aby uchronić przed zniszczeniem najpiękniejsze zakątki kraju i zachować dla następnych pokoleń w nienaruszonym stanie dziewicze puszcze, sawany, zakątki górskie, stworzyły t. zw. rezerwaty, parki narodowe, gdzie nie wolno nic zmieniać w istniejącym statu quo, nie wolno polować, łowić ryb, ptaków, nie wolno drzew rąbać... Wedle stawu grobla. Olbrzymie państwo mogło pozwolić sobie na stworzenie parków narodowych, jak Yosemite w Arizonie, czy Yollowstone Park, które zajmują obszary liczące po kilka tysięcy kilometrów kwadratowych, nie wiele co mniejsze od średniego państwa, np. Saksonji czy ks. Badeńskiego.

Jak w Stanach Zjednoczonych postępujący gwałtownie wyrąb lasów i rozrost przemysłu skłoniły do ratowania resztek dzikiej przyrody przed zagładą, tak i w Szwecji uprzemysłowienie kraju, rozrost miast i niepowstrzymana ucieczka ludzi ze wsi do miast, natchnęły znakomitego obywatela i znawcę kultury szweckiej, dra A. Hazeliusa, myślą stworzenia żywego, niezasklepionego w murach muzeum, któreby uratowało z niwelującego potopu cywilizacji skarby ludowej sztuki, architektury, tkactwa, rzeźby, obyczajów, pieśni, strojów — jednem słowem całokształt życia dawnej Szwecji.

Od roku 1880 kompletował swe przebogate zbiory dr.Hazelius, nie zaniedbując niczego, co mogło dać pojęcie o Szwecji takiej, jaką była do pierwszej połowy wieku XIX. Z tych jego zbiorów powstało Muzeum Północne w Sztokholmie (Nordiska Muzeet), umieszczone w ogromnym przepięknym gmachu. Ale zamiary i intencje d-ra Hazeliusa sięgały dalej. Kolekcje muzealne są zbyt często martwą tylko sztuką, która nie wzbudza gorącego zainteresowania. Chciał stworzyć rzecz żywą, dzieło ożywione duszą narodu, odbijające jego charakter, jego sposoby przejawiania radości, wesela, smutku. I tak powstało Skansen — jedyny w swoim rodzaju w Europie park muzealny.

We wschodniej części Sztokholmu, tej Wenecji Północy, znajduje się pokryta bujną zielenią wyspa Djurgarden. Tutaj, na wyższej, górzystej części wyspy, zwanej Skansen (Szaniec), stworzył dr. Hazelius park narodowy. Skansen zostało otwarte w r. 1891.

Przechadzka po Skansen ukazuje oczom naszym całą omal Szwecję w żywym skrócie. Tu spotykamy dzwonnicę drewnianą, wzniesioną, jak to w Szwecji bywa, osobno obok kościoła. Gdzieindziej natykamy się na ciekawe budynki z kloców, obłożone mchem, i wsparte na palach wbitych w torfowisko. Tak wyglądają izby mieszkańców dalekiej Północy, Laponji. Nie myślcie ,że izby te są tylko martwą wystawą. Dym wydostaje się przez szpary w dachu; mieszkają w nich stale lapończycy. I żyją tu po swojemu, w centrum nowoczesnego miasta europejskiego. To samo widzimy dalej: oto wymalowane jaskrawą czerwoną farbą piękne domy chłopów z prowincji Mora, z Dalekareji, Ingermanlandu etc. Wszędzie wre ruch, życie. Wieśniacy, wieśniaczki w swych barwnych, pięknych strojach pracują przy gospodarstwie, w oborze, w ogrodzie. I niech się nikomu nie zdaje, że budynki znajdujące się tutaj zostały zrekonstruowane według oryginalnych wzorów! Nie, wszystkie one zostały żywcem przeniesione do Skansen i tu nanowo zmontowane. Niektóre liczą po paręset lat.

W środku pewnej wsi urządzono plac z estradą. Tu odbywają się tańce przy muzyce wiejskiej, wesela, uroczystości, śpiewy chóralne.

Skansen jest nietylko atrakcją dla turystów, cudzoziemców; jest, i to przedewszystkiem, żyjącym pomnikiem dawnej Szwecji, przebogatą skarbnicą wzorów sztuki ludowej i folkloru, łącznikiem między wczoraj a dziś.

Podobnego parku narodowego i muzeum może pozazdrościć Sztokholmowi i Szwecji każda stolica europejska, każdy kraj. O stworzeniu parku wzorowanego na Skansen warto było pomyśleć i u nas, gdy wraz z postępem uprzemysłowienia kraju i jego dzielnic, z rozrostem miasta zatoczy coraz szersze koła prąd niwelacyjny i zaczną znikać zarówno barwne stroje wieśnackie, jak charakterystyczne budowle, sprzęty, obyczaje etc. ustępując szablonowym strojom miejskim, murowanym domom, wyrobom fabrycznym.

W. P.

MIEJSKIE PORADNIE ZAWODOWE

W niektórych miastach Ameryki południowej, np. Buenos Aires, istnieją poradnie, które absolwentom szkół ogólno-kształcących udzielają wskazówek co do wyboru zawodu a także mają na celu kształcenie ekspertów w tej dziedzinie. Biuro w Buenos Aires opiera swe porady tylko częściowo na świadectwach szkolnych kandydatów, większy o wiele nacisk kładąc na ich zdolności i właściwości fizyczne i umysłowe, oraz wielką wagę przywiązując do ogólnego położenia ekonomicznego kraju i do jego potrzeb. Biuro pozostaje w ścisłym kontakcie z rozmaitemi grupami pracowników, aby móc ostrzegać młodzież przed wstępowaniem do zawodów, w których podaż pracy jest większa od popytu.

JAK WYGLĄDA AMERYKAŃSKI DRAPACZ NIEBA

Porównywano często wielkie drapacze nieba w N. Yorku z małemi miasteczkami co do ich wielkości i ilości mieszkańców. Oto trochę cyfr, ilustrujących rozmiary olbrzymiego gmachu Equitable Building w N. Yorku. 37-piętrowy ten drapacz zamieszkany jest przez 12.000 lokatorów; w ciągu 24 godzin 127.000 osób wchodzi i wychodzi z tego gmachu; komunikację między piętrami zapewniają 63 windy, ktróe przebiegają w ciągu roku 420.000 kilometrów; poczta dostarcza codziennie przeciętnie 60.000 listów i posyłek lokatorom; 10.000 drzwi i 5.000 okien znajduje się w murach niebotycznego drapacza, którego oświetlenie składa się z 20.000 lamp elektrycznych.

BEZPIECZEŃSTWO DZIECI NA ULICACH

Bezpieczeństwo dzieci na ulicach miast większych, nietylko u nas jest problemem, zajmującym zarówno rodziców, wychowawców, jak urbanistów. Ameryka od szeregu lat, a zwłaszcza od czasu gwałtownego spotęgowania się ruchu automobilowego, głowi się nad tem, jak zapewnić dziatwie szkolnej, zmuszonej do przekraczania bez opieki starszych jezdni nieraz w bardzo ruchliwych punktach, względnego choćby bezpieczeństwa. Los Angelos np. wydało 350.000 dolarów, na skonstruowanie w pobliżu szkół specjalnych tuneli, którymi dzieci szkolne bezpiecznie mogą przechodzić przez jezdnie. Nie wszędzie jednak taki środek da się zastosować, zresztą nietylko w pobliżu szkół grozi dzieciom niebezpieczeństwo od pojazdów, i nietylko dzieciom szkolnym. W Detroit, w niektórych miastach amerykańskich uważają za skuteczniejsze t. zw. patrole szkolne, które w czasie przed rozpoczęciem nauki w szkołach i po jej zakończeniu, zbierają dzieci na rogach ulic i przeprowadzają je przez jezdnię. Patrole takie składają się ze starszych uczniów, którzy otrzymują za swe czynności specjalne wynagrodzenie, i noszą specjalne odznaki. Za celowe są też uważane sygnały automatyczne zwłaszcza w pobliżu szkół i zakładów naukowych.

SYGNAŁY DLA PIESZYCH

Niebezpieczeństwo, grożące w większych miastach przechodniom ze strony najróżnorodniejszych pojazdów skłoniło gminy do umieszczania na skrzyżowaniach ulic, na placach publicznych i t. p. znaków ostrzegawczych, których jaskrawość, bardzo często nie liczy się bynajmniej ze względami estetycznemi i przyczynia się do oszpecenia ulic. Typowym przykładem takiego zeszpecenia jest Berlin, któremu starają się dorównać w pełni i niektóre inne prowincjonalne miasta niemieckie. Chlubny i sympatyczny wyjątek stanowi pod tym względem Hamburg, zawsze dbały o to, aby przy umieszczaniu sygnałów ostrzegawczych oraz szyldów reklamowych, nie zadawano gwałtu estetyce i dobremu smakowi. W Hamburgu prawo umieszczania drogowskazów i sygnałów, połączonych z reklamą, wydzierżawiono firmie prywatnej, po poprzedniem ustaleniu typu tych znaków, i ich wykonania, gwarantującego ich estetyczny wygląd. Drogowskazy hamburskie dobrze są widoczne już zdaleka, posiadają bowiem wskazujące kierunek ramiona, niebieskie, z białymi napisami, ponad ramionami zaś znajduje się trójkątna latarnia reklamowa, która harmonizuje z całością i także ze stanowiska techniki reklamowej musi być uważana za udatną. Po trzydziestu latach wszystkie drogowskazy mają przejść na wyłączną własność miasta.

W podobny, choć mniej udatny sposób rozwiązało już poprzednio miasto Magdeburg problem drogowskazów i reklam ulicznych.

SPRAWA WYSTAWY BUDOWLANEJ W BERLINIE

W r. 1930 ma się w Berlinie odbyć wielka wystawa budowlana, która ma być urządzona według projektu architekty Leona Nachtlichta. Dotychczas jednak miasto napotyka na wielkie trudności w wyznaczeniu terenu pod wystawę, gdyż pierwotnie na ten cel przeznaczony teren nie w zupełności należy do miasta i poza tem znajdują się na nim liczne boiska i place sportowe, których nie będzie można zabrać korzystającej z nich dotychczas młodzieży. Zarząd wystawy będzie się więc prawdopodobnie musiał obejrzeć za innym dogodnym terenem.

ELEKTRYFIKACJA WSI WE FRANCJI.

Deputowany francuski, E. Barthe, obznajmiony dokładnie z warunkami bytu na wsi, twierdzi, iż elektryfikacja wsi francuskiej jest jedynym sposobem zatamowania ucieczki wieśniaków z roli i położenia kresu nadmiernemu pędowi do miast żywiołów wiejskich, które przyczyniają się do wzrostu przeludnienia i pogorszenia warunków mieszkaniowych i higjenicznych w skupiskach miejskich.

Dotychczas we Francji źródła energji elektrycznej służyły prawie wyłącznie do zaopatrywania w światło i siłę motoryczną miast i okręgów przemysłowych. W r. 1908 wg. statystyki Min. Robót Publ., istniało 6.800 stacji elektrycznych, które obsługiwały ośrodki miejskie i fabryczne, liczące razem 24 miljony mieszkańców. Dopiero od r. 1920 powstało dążenie do zaopatrywania wsi w prąd elektryczny. Z pomocą w tej sprawie przyszło państwo, wyznaczając spore kredyty rządowe na urządzenie centrali elektrycznych i przeprowadzenie linji doprowadzających prąd do dalszych osiedli i gmin wiejskich. W skutku tej akcji przeszło 12.000 gmin wiejskich we Francji przystąpiło do podjęcia robót, mających na celu przyłączenie się do elektrowni okręgowych, zaprowadzenie oświetlenia, udostępnienie prądu wieśniakom dla celów gospodarczych w domu, w polu. W niektórych departamentach, jak np. w dep. Hérault, wszystkie wsie a nawet wszystkie osobno położone domy i fermy będą dysponowały prądem elektrycznym.

Elektryczność po wsiach da się wykorzystać dla podniesienia gospodarstwa rolnego, zainstalowania warsztatów, wprowadzenia traktorów, maszyn rolniczych etc. W departamencie Rodanu np. w okręgu liczącym 23 gminy i 13.000 mieszkańców zainstalowano w ciągu 2 lat 500 mechanicznych warsztatów tkackich. To samo zjawisko dało się stwierdzić w okręgu Roanne. W ten sposób ludność wiejska ułatwia sobie znacznie pracę na roli i w gospodarstwie, obniża koszty produkcji przez zastąpienie drogiego robotnika najemnego tanią pracą maszyny pędzonej prądem elektrycznym, zdobywa nowe środki utrzymania i zarobkowania przez instalację warsztatów mechanicznych. A wszystko to powstrzymuje ludność wiejską, zwłaszcza najmłodsze i najlepsze siły od emigracji do przeludnionych dzisiaj miast, gdzie walka o byt staje się coraz cięższą.

Wobec powodzenia, jakie wykazała w ostatnich latach akcja elektryfikacyjna, francuskie Min. Rolnictwa i Robót Publicznych postanowiły zwrócić się do rządu i parlamentu o zwiększenie dotychczasowych kredytów na budowę elektrowni okręgowych, transformatorów i sieci przewodników.

STATYSTYKA BUDOWLANA PRUS

Według danych, zebranych przez pruski Urząd budowlany, w r. 1927 wzniesiono w Prusiech ogółem 132.000 nowe budowy, w tem 80328 budynków mieszkalnych, obejmujących 178.951 mieszkań. Oznacza to znaczny wzrost budownictwa w porównaniu z rokiem poprzednim, (o 31.5% w stosunku do domów mieszkalnych, 18% w stosunku do innych budynków, a 40.5% w stosunku do mieszkań). Po uwzględnieniu ubytku osiągnięto przyrost w liczbie 178.375 mieszkań.

Z nowych mieszkań 58.7% wybudowali prywatni przedsiębiorcy, 30.1% spółdzielnie mieszkaniowe i społeczne towarzystwa budowlane, oraz 11,2% zrzeszenia publiczne i władze. Większość mieszkań została więc pobudowana przez przedsiębiorców prywatnych, udział jednak kapitału prywatnego w akcji budowlanej maleje proporcjonalnie do wielkości miast, na rzecz towarzystw spółdzielczych. W dużych miastach one to właśnie wybudowały najwięcej (55%) mieszkań.

Licząc na 1000 mieszkańców, powstało przeciętnie 4.6 mieszkań, w niektórych okręgach wszakże procent ten podniósł się do 5.2 Najżywszą była akcja budowlana w gminach mniejszych, o 20.000 do 50.000 mieszkańców, gdzie pobudowano mniej więcej 6 mieszkań na każdy tysiąc mieszkańców, najmniejszą była w zupełnie małych gminach, nie przekraczających 200 mieszkańców (3.2 mieszkań na 1000 głów).

GMINA BEZ PODATKÓW.

W historycznej prowincji, Dalekarlji, zwanej „sercem Szwecji", nad pięknem jeziorem wśród wspaniałych lasów, znajduje się najbogatsza gmina Szwecji, Orsa.

Ogromne lasy, stanowiące od niepamiętnych czasów jej własność przynoszą, zwłaszcza obecnie, gdy przemysł drzewny bardzo się rozwinął, tak wielkie dochody, że mieszkańcy szczęśliwej gminy, nie płacą wcale miejscowych podatków, lecz przeciwnie, korzystają wspólnie z rosnących zysków. W tym roku ogólny dochód otrzymany ze sprzedaży drzewa przez licytację wyniósł 562.900 kor.

Nic więc dziwnego, że jest wielu amatorów, pragnących zostać stałymi mieszkańcami tej wyjątkowej miejscowości, lecz przezorna rada gminna zabezpieczyła się przeciwko temu ostremi przepisami i skomplikowanemi formalnościami, którym musi poddać się każdy kandydat, zanim zostanie wciągnięty na listę członków gminy. Podatki państwowe są naturalnie płacone; pozatem wszyscy mieszkańcy Orsy korzystają narówni z jej bogactw leśnych — co jest jedyną cechą „komunistyczną" ich organizacji.

KURZ W POWIETRZU PARYŻA.

Na szczycie wieży Saint Jacques, w Paryżu, funkcjonuje od r. 1895 obserwatorjum, którego zadaniem jest stwierdzenie i określenie jakości powietrza w stolicy. Na podstawie ustalonej metody badania oblicza się w tem obserwatorjum zawartość cząsteczek stałych, kurzu, pyłu, węgla etc. w powietrzu. Badania, które przeprowadzał w ciągu szeregu lat p. L. Besson doprowadziły go do wniosku, iż powietrze w Paryżu staje się coraz bardziej przesycone kurzem, osadem węglowym t. zn. coraz mniej jest czyste, a więc coraz szkodliwsze dla mieszkańców. Jak wyliczył p. Besson od r. 1903 do chwili obecnej ilość kurzu zawarta w powietrzu paryskiem powiększyła się o 50%. Dym z kominów fabrycznych, lokomotyw, pył i kurz uliczny, wyziewy gazów automobilowych zanieczyszczają powietrze wielkiego miasta i przyczyniają się bezpośrednio do tworzenia się w godzinach rannych i wieczornych mgły i oparów wilgotnych.

WYDAWNICTWA KOMUNALNE

DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Z pośród wydawanych przez poszczególne urzędy wojewódzkie Dzienników Urzędowych, Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego posiada w znacznym stopniu odrębny charakter i zasługuje na miano wydawnictwa samorządowego. Zadania, jakie zakreślone zostały Dziennikowi Urzędowemu w dziedzinie samorządu, znalazły dobitny wyraz w przemówieniu p. Wojewody Lubelskiego A. Remiszewskiego:

> „Dziennik Urzędowy Województwa powinien być nietylko urzędowy, ale samorządowy. Winny być w nim zamieszczane wszystkie ważniejsze sprawy, dotyczące życia samorządowego, tak w całem województwie jak i poszczególnych ośrodkach powiatowych i miejskich, aby Dziennik stał się odbiciem nietylko spraw, dotyczących administracji państwowej, ale także odbiciem całokształtu życia samorządowego na terenie Województwa".

Te zasadnicze wskazania wypełniane są przez Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego planowo i umiejętnie. Każdy numer przynosi organom samorządowym obfity, gruntownie opracowany materjał o charakterze instruktywno-wychowawczym, dotyczący zagadnień a nie tylko bieżących informacyj. Zamieszczane w Dzienniku okólniki Wojewody, wyzbyte całkowicie z biurokratycznej bezduszności i szablonu, tętnią życiem i gruntownem zrozumieniem potrzeb społecznych, nietylko wskazują bieżące zadania administracji państwowej i samorządowej i drogę ich urzędowego załatwienia, lecz uwzględniają interes publiczny i metody najskuteczniejszego oddziaływania administracji na ludność, w kierunku podniesienia jej poziomu gospodarczego i kulturalnego, — stają się czynnikiem wychowawczym.

Tak potraktowane i opracowane okólniki służyć mogą nietylko urzędom, lecz również szerokim kołom społeczeństwa, szerząc wśród nich zrozumienie dla trudnych i odpowiedzialnych zadań administracji państwowej i samorządowej. To też zupełnie słusznie, cały szereg okólników ukazuje się w specjalnych odbitkach, przeznaczonych do rozprzedaży prywatnej. Tą drogą zapoznaje się ludność województwa z szeregiem realnych okólników w sprawach: zwalczania pożarów, organizacji „Dnia Oszczędności", budowy szkół powszechnych, wykupu tytoniu przez Państwowy Monopol Tytuniowy, przepisów o ochronie lasów, kredytów dla związków komunalnych i komunalnych kas oszczędności, budowy dróg bitych, akcji pożyczkowo-oszczędnościowej, zadrzewienia placów, ulic i dróg, prawem łowieckim. Niemal wszystkie z wyliczonych okólników dotyczą działalności samorządu.

Okólniki jednak, mimo, te stanowią ważną część Dziennika nie wypełniają bynajmniej całkowicie jego treści. Oprócz nich drukowane są również interesujące opracowania i artykuły. Dość wymienić tu te tylko, które ukazały się w osobnych odbitkach, a mianowicie: Regjonalizm Lubelski ze szczególnem uwzględnieniem zadań administracji państwowej i samorządowej, Monografja powiatu Biłgorajskiego, Organizacja dokształcającego szkolnictwa zawodowego, Meljoracje rolne i spółki wodne, ciekawa praca d-ra Tadeusza Vetulani „Znaczenie Konika Polskiego w Nauce i Hodowli".

Numery „Dziennika Urzędowego Województwa Lubelskiego zawierają materjał ześrodkowany dokoła jednego lub kilku zagadnień Nr. 18 poświęcony został całkowicie Zjazdowi Starostów woj. lubelskiego, numer 19 — sprawie uregulowania ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, ostatnie dwa, 20 i 21 zawierają cały szereg okólników i komunikatów w sprawach bieżących.

Cena egzemplarza ustalana jest zależnie od objętości. Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Gmach Urzędu Wojewódzkiego, Niecała 14, pokój 29.

W. K.

SAMOCHÓD W ŻYCIU KOMUNALNEM

SAMOCHÓD OSOBOWY W SŁUŻBIE SAMORZĄDOWEJ

Samochód osobowy często jest uważany u nas za luksus. Dotyczy to zwłaszcza samochodów, używanych przez nasze urzędy samorządowe. Tymczasem automobil w życiu komunalnym stał się już dziś rzeczą tak konieczną, że trudno sobie wyobrazić dobrze zorganizowaną jednostkę administracyjną, powiat czy większą gminę, których władze nie posiadają do dyspozycji samochodów.

Nic tak nie usprawni służby administracyjnej, jak osobisty dogląd tejże, nic bardziej nie podniesie zaufania rządzonych mas ludności, jak osobisty kontakt kierownika z temi masami.

Tu leży wielkie znaczenie tego środka lokomocji, jakim jest automobil. Zarzuci ktoś że automobil w naszych warunkach drogowych nie może być odpowiednia, wykorzystany, nie zawsze i nie w każdej porze roku da się użyć. Niesłusznie. Choć sieć dróg naszych jeszcze długie lata nie będzie dostatecznie gęstą, to pomijając zupełnie bezdroża i krótkotrwające wiosenne roztopy, niema takiej złej drogi, którejby odpowiednio zbudowany automobil nie przezwyciężył.

Jakiż musi być samochód, mający pełnić służbę w każdej porze roku w warunkach nieraz cieżkich, zdala od jakiegokolwiek warsztatu naprawy?

Musi to być w pierwszym rzędzie wóz przynajmniej *na cztery osoby, kryty*, rozporządzający pewnym *nadmiarem* siły motorycznej w stosunku do swego ciężaru, zbudowany silnie i cokolwiek podwyższony ze względu na bardzo nierówne nieraz drogi, jakie mu przebywać wypadnie, no i w końcu *tani* ze względu na skromne nieraz budżety naszych ciał samorządowych.

Warunkom tym w większości wypadków odpowie automobil typu amerykańskiego klas najbardziej rozpowszechnionych, z europejskich zaś „Citroen" i nasz polski „Stetysz".

Wozy amerykańskie, pomijając ich zwykle niską cenę, budowane są silnie, celowo, rozporządzają zwykle znacznym nadmiarem siły motorycznej w stosunku do niewielkiego ciężaru i są zazwyczaj wyżej budowane w uwzględnieniu gorszych warunków drogowych.

Podkreślić tu należy, że przy dzisiejszych pojęciach użytkowości, automobilem prowdziwie użytkowym jest tylko automobil kryty, czego najlepszym dowodem jest, że Stany Zjednoczone A. P. posiadają 80—90% wozów krytych, a nigdzie w całym świecie nie traktuje się samochodu bardziej jako rzeczy codziennego użytku, jak właśnie w Stanach Zjednoczonych.

Lekki wóz amerykański przy umiejętnej jeździe i jakiej takiej pielęgnacji oddawać będzie czas długi doskonałe usługi.

Poza ogromnem uprawieniem służby administracyjnej jeszcze jedną niepoślednią korzyść odniesie kraj przez użytkowanie automobili w służbie administracyjnej. Oto kierownicy administracji naszej przekonają się naocznie o stanie i potrzebach dróg w obrębie jednostki przez nich administrowanej i siłą faktu potrzebom tym, w miarę sił i możności, będą się starali zaradzić.

Stanie się to, co się stało w Ameryce Północnej: automobilizm i jego rozwój u nas stworzą drogi, stanie się jasnym aksjomat, że nie drogi tworzą automobilizm, lecz przeciwnie.

Dobrze to rozumie nasz obecny rząd, popierając automobilizm, a p. min. spraw wewn. wydał ostatnio okólnik, w którym zaleca urzędnikom administracyjnym naukę prowadzenia samochodów.

AUTOMOBILE KOMUNALNE

Pod nazwą automobil komunalny rozumieć należy pojazd mechaniczny, służący potrzebom miast specjalnie celom czyszczenia i asenizacji.

Wielka wojna pokazała dowodnie, jak wszechstronnym jest użytek automobilu ciężarowego, jak ogromnie cenne są jego zalety: stała gotowo ć do służby, szybkość, niezawodność etc. Z drugiej strony zarządy miejskie, pozbawione z powodu wojny koni, niejednokrotnie z konieczności przejść musiały na popęd mechaniczny.

Dziś, kiedy poznano zalety automobili ciężarowych i komunalnych, należy oczekiwać, że w niedługim czasie posługiwanie się końmi zupełnie ustanie. Jeśli się to dotychczas u nas nie dzieje, to przyczyn tego szukać należy przedewszystkiem w finansowem położeniu miast naszych, częściowo w wyczekiwaniu na idealne konstrukcje, a przedewszystkiem w nieznajomości tej dziedziny automoblizmu.

Trudno w tem miejscu oceniać możności finansowe poszczególnych gmin w zakresie motoryzacji. Zaznaczyć jednak należy, że motoryzacja winna być przeprowadzana powoli, celowo i oparta być winna na doświadczeniu miast innych. Nie da się bowiem zaprzeczyć, że w tak specjalnej dziedzinie automobilizmu, jak wozy komunalne, pojawiło się i dalej pojawiać się będzie cały szereg zupełnie nieodpowiednich i niecelowych konstrukcyj.

Z drugiej strony należy dodać, że automobile ciężarowe i komunalne są dziś do tego stopnia ulepszone, wszechstronnie wypróbowane, tyle doświadczeń zebrano w kierunku celowości i rentowności automobilu komunalnego, że zarządy miast naszych, wyzyskawszy doświadczenia miast innych drogą wymiany myśli i porad, mogą bez większego ryzyka przystąpić do motoryzacji pojazdów swoich, oczywiście w miarę rozporządzalnych środków finansowych.

Celem naszego artykułu będzie zaznajomienie z najlepszemi i najnowszemi konstrukcjami wozów komunalnych.

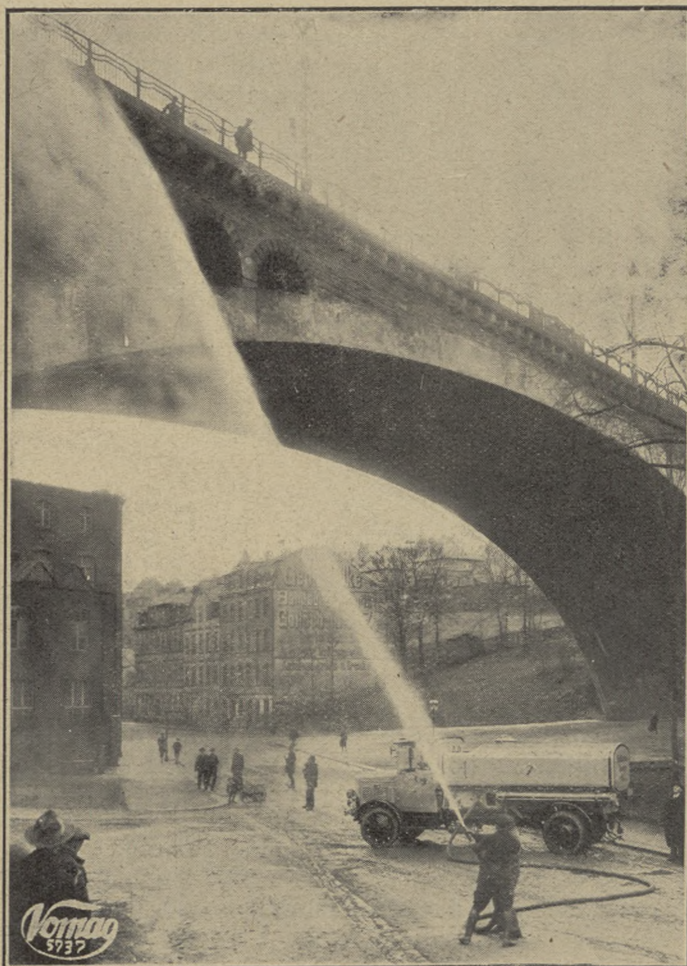
Wozy komunalne można z grubsza podzielić na: 1) wozy do polewania i spłukiwania ulic, 2) wozy do zamiatania, 3) wozy do usuwania nieczystości, 4) wozy do wywozu śmieci.

Pozatem pozostaje cały szereg użytków, które w służbie miejskiej spełnia automobill ciężarowy, pozostaje ogromny dział wozów pożarniczych, wozów do przewozu chorych, etc,, etc.

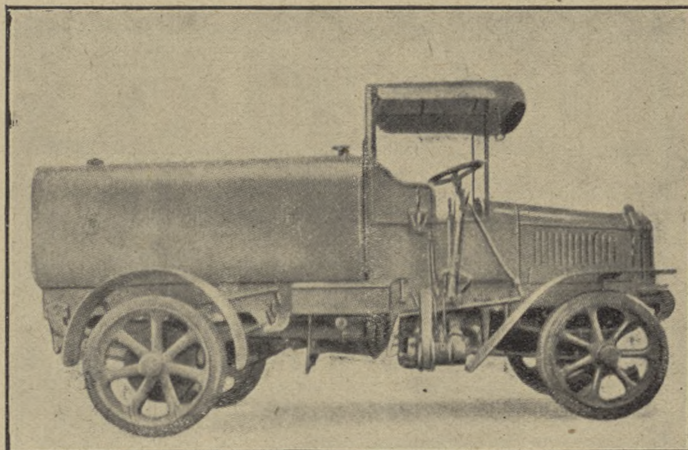
Automobile do polewania i spłukiwania.

Polewaczki powstały z konnego wozu i stosowano też w nich początkowo polewanie pod ciśnieniem własnem wody, tak, że szerokość polewania dochodziła zaledwie do 8 metrów, w dodatku w miarę spadania poziomu wody, szerokość ta zmniejszała się z powodu mniejszego ciśnienia.

Dziś wszystkie nowoczesne konstrukcje zaopatrzone są w przyrządy, umożliwiające wypływ wody pod ciśnieniem. Ciśnienie to początkowo uzyskiwano za pomocą gazów spalinowych silnika, dziś jednak zarzucono ten sposób ze względów technicznych, gdyż gazy, ogrzewając nadmiernie wodę powodowały nieszczelność zbiornika i nie dawały ciśnienia wyższego ponad ¾ atmosfery. Dziś prawie wyłącznie uzyskuje



Ryc. 1.
Polewaczka „Vomag" przystosowana równocześnie do służby pożarniczej.



Ryc. 2.
Polewaczka „Laffly".

się ciśnienie przez pompę. Woda ze zbiornika przepływa do pompy i jest pod ciśnieniem do 4 atmosfer wyrzucana do 30 metrów szeroko ci. Należy dodać, że polewaczki z pompą mogą być po odjęciu przyrządu rozpryskującego, użyte do służby pożarniczej, zwłaszcza, o ile są zaopatrzone w przyrząd ssący. W tym wypadku ma wóz tego rodzaju ogromne znaczenie, szczególnie dla miast mniejszych, tembardziej, że jak statystyka wykazuje, wóz do polewania używany jest do właściwego celu zaledwie około 60 dni w roku. Pozatem stoi bez użytku i w tym wypadku może być z korzyścią użyty do celów pożarniczych.

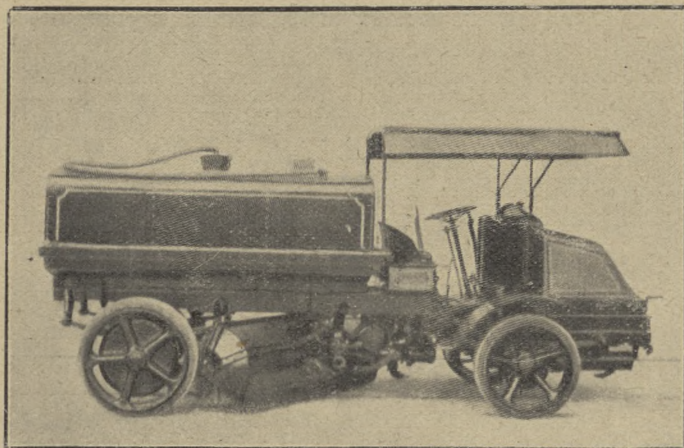
Automobil tego rodzaju, wyrobu firmy „Vomag" podajemy na ilustracji: posiada on zbiornik na 5.000 litr., zaopatrzony jest w przyrząd ssący i odpowiednio długie węże do czerpania wody (z sadzawek, stawów i t. d.). Oprócz tego posiada (w tyle wozu) urządzenie do przewozu węża tłoczącego.

Rycina Nr. 2 przedstawia fabrykat sławnej francuskiej fabryki Laffly — specjalizującej się w wyrobie wozów komunalnych. Polewaczki te na podwoziach specjalnych, zaopatrzone są w motor 4-cylindr. 25×150, który przy 1.200 tonn. rozwija 38 HP. Szybkość wozu od 4,4 do 20 klm. Zbiornik o pojemności 3000 litr., pompa systemu Reyser, wytwarzająca ciśnienie 3,8 atmosfer i przepuszcza 800 litr. na minutę. Wóz ten może być użyty, jako pompa przy pożarach do pompowania wody z piwnic etc. i jest opatrzony przyrządem pożarniczym.

Według obliczeń autorów niemieckich polewaczka o pojemności 5000 litr. skrapia w 8 godzinach około 405.000 metr. kw. bruku asfaltowego, kostkowego 375.000 metr., makadamu ok. 320.000 i zastępuje 4 zaprzęgi konne. Rentowność jej jest zapewniona.

W odróżnieniu od automobili-polewaczek, mających na celu zlewanie ulic w dni suche, istnieją maszyny, których celem jest spłukiwanie ulic i zbieranie kurzu przed właściwem oczyszczeniem przez zamiataczki. Od polewaczek różnią się one jedynie sposobem umieszczenia przyrządów, wytryskujących wodę i jako maszyny są używane około 300 dni w roku. Coraz częściej, szczególnie w Ameryce, wypierają one prawdziwe polewaczki.

Działanie maszyn spłukujących polega na wypuszczaniu przez nie dużych ilości wody pod znacznem ciśnieniem poziomo do nawierzchni, która w ten



Ryc. 3.
Polewaczka „Latil".

sposób przy szybszem tempie jazdy jest spłukiwana. Z rozbieżnych konstrukcji tego rodzaju podajemy jedną z najdoskonalszych firmy francuskiej „Latil".

O dobroci tych maszyn świadczy ilość ich w użyciu: Paryż posiada 166 maszyn, Nicea — 50, Bukareszt — 37, Madryt — 22, etc.

Polewaczki „Latil" różnią się zasadniczo od innych maszyn tego rodzaju przeniesieniem napędu na przednie koła tak, że koła napędowe poruszają się stale po suchej jezdni, dalej umieszczeniem walca do zamiatania przed tylnemi kołami, co chroni te ostatnie od często zdarzających się uszkodzeń. Pozatem posiadają przyrząd ssący, zbiornik na 3500 lub 5000 l., motor o sile 14 lub 19 HP., który nadaje jej szybkość od 5,72 do 22,5 km.

Wydajność maszyny Latila wynosi według obliczeń gminy Paryża ok. 20% więcej od innych maszyn.

Typ polewaczki, opatrzonej walcem do zamiatania wypiera coraz bardziej **zamiataczki,** które pełnią służbę jednostronną i muszą być uzupełniane wozem skrapiającym.

Automobile asenizacyjne.

Nawet większe miasta o nowoczesnej kanalizacji muszą się nieraz tymi wozami posługiwać, gdyż uzasadniona dążność do wyzyskiwania nieczystości dla celów nawozowych nakazuje stosowanie tych automobilów. Wozy te o zbiorniku kształtu przeważnie cylindrycznego z blachy przynajmniej 7 do 8 mm. powinny być wewnątrz powleczone warstwą smołowca sposobem gorącym, lub co lepiej wyłożone ołowiem, jedynym metalem, odpornym na działanie chemiczne amoniaku zawartego w nieczystościach. Wszystkie przyrządy ssące powinny być wykonane z metalu, a nie żelazne.

Napełnianie i opróżnianie następuje zapomocą kompressora, który wytwarzając próżnię w zbiorniku, powoduje wssanie nieczystości. Przez przestawienie drogi powietrza ssanego w specjalnym cztero-drożnym korku działanie ssące zmienia się na tłoczące i kocioł w ten sposób bywa wypróżniany.

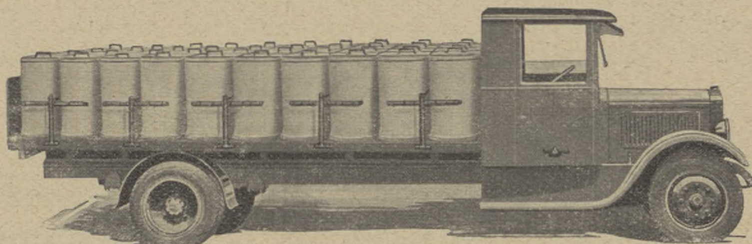
Napełnianie, względnie wypróżnianie zbiornika 5.000 l., nie powinno przy prawidłowo działającym kompressorze trwać dłużej aniżeli 4—5 minut.

Jak zaznaczono wyżej, wozy do polewania wykorzystywane są w naszych warunkach zaledwie około 60 dni do roku, pozatem stoją bezczynnie. Ta okoliczność, jakoteż dążenie do uniwersalności automobilu komunalnego, spowodowały konstruktorów do stworzenia automobilu, któryby mógł być użyty w odpowiednich dniach do polewania, zresztą zaś dałby się użyć do asenizacji.

Okazało się jednak, że przy najdokładniejszem nawet czyszczeniu z resztek nieczystości — woda po pewnym czasie nabiera nieprzyjemnego zapachu, i sposób ten zastosować się nie da. Do dziś prawdziwie dobrej konstrukcji w tym kierunku niema i nie radzilibyśmy gminom szczególnie mniejszym, gdyż ich to specjalnie dotyczy, nabywać tego rodzaju wozów. Kwestję tę rozwiązuje do pewnego stopnia fabrykat firmy Uman w Norymbergji, który po ukończeniu sezonu polewania (letniego) był gruntownie oczyszczony, wychlorowany, zaopatrzony w kompresator i służy przez jesień, zimę i wiosnę jako automobil asenizacyjny.

Samochody do wywozu śmieci.

Dział wozów do wywozu śmieci rozpada się na dwa rodzaje. Jeden system — to automobile platformowe, które zabierają napełnione śmieciarki blaszane i odwożą po opróżnieniu z powrotem puste. Ryc. 4-ta



Ryc. 4.
Platforma do wywozu śmieci „Hansa-Lloyd".



Ryc. 5.
Śmieciarka „Faun".

przedstawia typ takiego wozu w poprawnem wykonaniu firmy Hansa Lloyd.

System drugi polega na napełnieniu zbiornika (skrzyni) na śmiecie na miejscu odbioru i odbywać się może przez zwykłe nasypywanie, lub też automobil może być zaopatrzony w urządzenie, które pozwala śmiecie z blaszanek samoczynnie i bez rozpylania kurzu wsypywać do zbiornika.

W czasach ostatnich zaczęto stosować, szczególnie w Niemczech, śmieciarki, których skrzynia zbudowana jest w formie bębna, obracalnego dokoła swej osi podłużnie.

Otwory w bębnie, służące do nasypywania śmieci, umieszczone na wysokości dogodnej dla pracujących, 1300—1500 mm. Po włożeniu w otwór blaszanki i wysypaniu śmieci, bęben obracając się dokoła swej osi, przesypuje śmiecie na drugi bok bębna i pozostawia otwory do wsypywania wolne. Jedną z najlepszych konstrukcji tego rodzaju podajemy na ryc. 5-ej. Śmieciarka ta wyrobu firmy Faun-Werke odznacza się przytem i tem jeszcze, że podwozie ma napęd mieszany benzo-elektryczny.

Pomijając racjonalność tego rodzaju popędu pod względem technicznym, należy podnieść, że popęd ten umożliwia poruszanie się samochodu z bardzo małą chyżością, tak, że usługujący kierować nim może, idąc obok wozu, i w tym celu wozy te zaopatrzone są w kierownice boczne i nie wymagają więcej, jak jednego człowieka, obsługi. Wyładowywanie odbywa się przez pochylenie bębna pod kątem do 60 stopni.

Zastosowanie wszystkich tych rodzajów automobili komunalnych jest ogromnie rozpowszechnione w całej Europie i Ameryce. Najmniejsze nawet miasta posiadają odpowiedni park samochodowy, a kalkulacja utrzymania tych wozów wykazuje ogromne zyski, jakie miasto ciągnie z użycia siły motorowej.

Polska pod tym względem, niestety, ogromnie jest jeszcze w tyle. Samorządy jednak nasze zaczynają pod tym względem energiczną akcję. Należy się też spodziewać, że wkrótce sytuacja się u nas zmieni. Kłopoty finansowe samorządów nie powinny być tu przeszkodą: większość bowiem wielkich fabryk udziela dłuższych kredytów.

M. Osm.

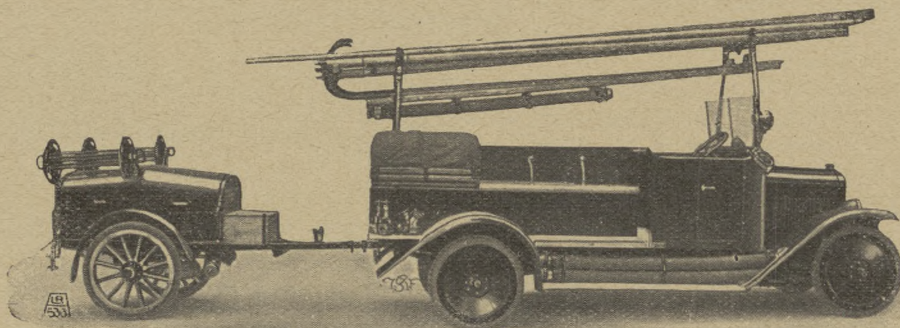
MOTORYZACJA STRAŻY POŻARNYCH

Służba przeciwpożarowa jest tą dziedziną, gdzie samochód może oddać nieocenione usługi, chociażby ze względu na szybkość poruszania się, zapewniającą wcześniejsze opanowanie niebezpieczeństwa.

Niestety sprawa motoryzacji straży pożarnych w Polsce stoi dość jeszcze słabo. Chociaż w tym kierunku zapoczątkowano już akcję, to naogół jednak ze względu na brak środków pieniężnych, uświadomienia i przyzwyczajenie ludzi do „starych sposobów", oraz wskutek może i braku odpowiednio wyszkolonych i jednocześnie uspołecznionych specjalistów obsługi, motoryzacja straży pożarnych u nas kuleje naogół. Narazie można mówić o zmotoryzowaniu większych, zasobniejszych straży pożarnych ochotniczych i, oczywiście, straży zawodowych. Te bowiem straże zdolne są utrzymywać stałe pogotowia i zapewnić sobie dobór odpowiedniej liczby wyszkolonych mechaników-kierowców.

Zapoczątkowaniem motoryzacji straży pożarnej winna być sikawka motorowa, którą wprawdzie można przewozić i na wozie, zaprzężonym w konie ale ktora najlepiej spełnia swe zadanie na półciężarowym podwoziu samochodowem, zdolnem pomieścić od 6 do 8 ludzi załogi. Taka to sikawka motorowa, umieszczona na podwoziu samochodowem, powinna stawać się pierwszym sprzętem zmotoryzowanym, nabywanym przez mniej zasobne straże pożarne.

Ochotnicze straże pożarne, posiadające stałe pogotowia zawodowe, jak również stałe straże zawodowe, powinny posiadać 2 plutony taboru zmotoryzowanego.



Samochód z rekwizytami i przyczepną sikawką K. Rosenbauera (Linc)

Zast. f. „Strażak", Królewska 11.

W skład pierwszego plutonu powinien wchodzić wóz-samochód półciężarowy, lub też samochód-sikawka o wydajności od 600 do 1000 litrów wody na minutę, z dużym zapasem wężów (400—600 m.) i wszelkich przyrządów, umożliwiających przystąpienie do samodzielnej akcji.

Drugi pluton stanowi:

1) duża sikawka samochodowa o wydajności 1500—2000 litrów na minutę, mogącą pracować od 4 do 8 prądów, z drabiną i wszelkiemi innemi urządzeniami, z przyrządem ratunkowym i t. d.;

2) samochód półciężarowy-tender z większym zapasem węży, z dłuższemi drabinami rozsuwanemi, z siedzeniem na 10—12 ludzi;

3) drabina mechaniczna od 22 do 30 m.;

3) jedna do trzech cystern samochodowych o pojemności od 1500 do 2000 litrów, na podwoziu bar-

dziej ciężarowem; przy każdej pożądana jest niewielka sikawka motorowa.

Wogóle samochody, używane do służby w pożarnictwiem, powinny posiadać następujące zalety: szybkość rozruszenia silnika, szybkość biegu i taką budowę (co zresztą przyjęto już za zasadę), aby każda część mogła być wyjmowana bez potrzeby ruszania innej. Wreszcie trzeba zwrócić uwagę na to, że pożądanem jest posługiwać się nie masywami, lecz pneumatykami, które wozowi strażackiemu nadają więcej elastyczności i sprężystości przy tak niezbędnie szybkiej jeździe.

Te z naszych straży pożarnych, które zaczęły motoryzować swój tabor, użyły samochodów czy podwozi Steyera i Austro-Fiat, a z sikawek Konrada Rosenbauera z Lincu nad Dunajem.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W MIEŚCIE I POZA MIASTEM*)

W miejskiej i podmiejskiej komunikacji publicznej zbiorowej i regularnej coraz wybitniejszą rolę odgrywa samochód-autobus.

Przed 30 jeszcze laty autobus współzawodniczył w Europie z innemi środkami lokomocji; dzisiaj współzawodnictwo zastąpiła już zgodna współpraca.

W Ameryce trzysta przedsiębiorstw tramwajowych celem uzupełnienia swej zdolności przewozowej, wprowadziło dodatkowy ruch autobusowy. Podobnie zjawisko obserwujemy i w Europie, gdzie niema większego miasta, któreby, obok istniejących już tramwajów, nie wprowdzało komunikacji autobusowej. Ostatnio uczyniła to Warszawa. W mniejszych miastach, posiadających po parę linji tramwajowych, częstokroć dalszy rozwój sieci zostaje zaniechany, a wzrastające potrzeby komunikacyjne zaspakajane są ruchem autobusowym. Wreszcie miasta, nie posiadające do ostatnich czasów komunikacji tramwajowej, względnie nie posiadające żadnej regularnej komunikacji miejskiej, prawie bez wyjątku organizują ruch autobusowy.

Jest to łatwo zrozumiałe i całkowicie racjolanlne, zważywszy, że koszt inwestycji jest mniej więcej pięć razy mniejszy, że ryzyko jest minimalne, likwidacja łatwa, a zdolność przystosowania się autobusów do zmiennych, niewypróbowanych jeszcze warunków — największa.

Dla naszych miast prowincjonalnych, które pod każdym względem znajdują się w złych warunkach, zagadnienie zorganizowania komunikacji miejskiej staje się trudne i ryzykowne i dlatego tembardziej wskazanem jest, przynajmniej w wypadkach wątpliwych, wybór autobusów, jako wymagających mniejszego nakładu, dający możność dowolnej zmiany marszrut miejskich i pozamiejskich, znajdujących w razie potrzeby likwidacji łatwiej prywatnych nabywców, wreszcie dających się po przeróbce użyć do innych celów przewozowych.

Należy zwrócić uwagę na warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać autobusy, używane w komunikacji miejskiej, czy pozamiejskiej.

A więc najpierw podwozie. Podwozie ciężkie autobusu musi przedewszystkiem zapewniać jaknajbardziej ekonomiczną wydajność, posiadać prowadzenie pewne i łatwe, odznaczać się możliwą prostotą budowy.

Na prowincji, na dobrych drogach, gdy szybkość handlowa może być w znacznym stopniu zwiększona, w stosunku do szybkości w miastach, średnia moc, rozwijana przez motor, będzie znaczniejsza, co wskazuje potrzebę użycia silniejszych motorów, niż w miastach. Motor podwozia ciężarowego miewa naogół moc od 18 do 50 KM. i normalną ilość obrotów od 900 do 1500 na minutę.

Tylny most podwozia ciężkiego wymaga bardzo solidnej budowy. Hamulce powinny być wyjątkowo silne i mocno zbudowane.

Tak osie jak i koła autobusów powinny się opierać natężonej pracy elastycznej, wywołanej trzęsieniem się pojazdu, ustawicznie napędzanego, hamowanego na złych jezdniach w ciągu swoich wielokrotnych kursów.

Bandaże kół samochodowych winny być elastyczne. Rama podwozia, oprócz zwykłych trzech zapewniających trwałość i należyte umocowanie mechanizmów, winna być możliwie nisko osadzona, o ile chodzi o autobusy i wozy ciężarowe, przeznaczone do ładunku wprost z powierzchni terenu.

Co do nadwozi autobusów, to w tym względzie istnieje ogromna różnorodność: parterowe z imperjałami odkrytemi, zakrytemi, nadwozie płaskie otwarte, nadwozie z tylnem, przedniem, lub bocznem wejściem i wiele innych.

Do komunikacji miejskiej po bardzo dobrych, gładkich jezdniach, mogą być używane nadwozia z imperjałami.

Nadwozie krótsze, niepokrywające motoru, daje możność większego zadowolenia publiczności, która woli jechać zwróconą twarzą naprzód i widzieć drogę, która ma być przebyta. Ten rodzaj karoserji i taki układ siedzeń jest zatem do polecenia w komunikacji międzymiastowej, sezonowej i turystycznej. Taka sama karoserja z siedzeniem szofera wewnątrz (conduite interieure) w komunikacji pozamiejskiej, nie nadto gęstej i nie nadto szybkiej, jest poręczna do t. zw. jednoosobowej obsługi, gdyż w tych warunkach szofer może z łatwością wykonać i obowiązki konduktora na nielicznych przystankach.

Dla komunikacji prowincjonalnej w okręgach, gdzie ruch jest półpasażerski, półtowarowy, a niezbyt silny, możnaby zastosować wóz typu mieszanego, pozwalającego w razie potrzeby rozstawiać składane foteliki. Do ruchu mieszanego pasażersko-towarowego mogą być również użyte pociągi, w których wóz motorowy przeznaczony jest dla pasażerów, a wóz przyczepny dla towarów. Należy stwierdzić, że użycie przyczepów jest bardzo wskazane i wybitnie wpłynąć może na potanienie kosztów eksploatacji autobusów.

---

*) Artykuł ten jest strzeszczeniem dzieła inż. A. Dąbrowskiego, zamieszczonego w I-ym zeszycie Poradnika Technicznego dla Samorządów p. t. „Komunikacje miejskie (Autobusy)". Dodać trzeba, że inż. A. Dąbrowski jest bodaj jedynym u nas znawcą tej dziedziny komunikacji, autorem ciekawej książki p. t. „Główne wytyczne do organizacji komunikacji samochodowych".

NIEMA ZŁEGO TERENU DLA SAMOCHODÓW

POPRZEZ PIASKI, BAGNA, WERTEPY I ŚNIEGI

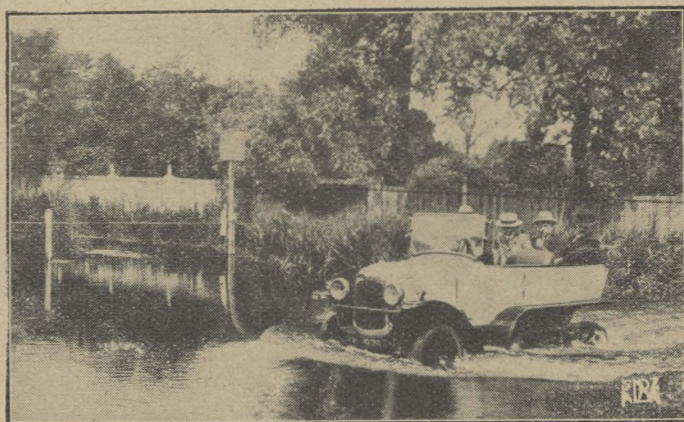
O drogach w Polsce mówi się powszechnie bardzo źle. Jest w tem oczywiście dużo przesady, wiele bowiem powiatów w centralnej i zachodniej Polsce posiada pierwszorzędne szosy, a naogół na całym terenie Rzeczypospolitej jechać można łatwo i wygodnie. Niemniej jednak dobrych dróg u nas stosunkowo nie wiele, a w czasie jesiennych roztopów w wielu okolicach napotyka samochód na wielkie trudności.





Przypuśćmy, że nasze drogi są rzeczywiście tak fatalne, jak o tem się przesadnie opowiada. Nawet i w tym wypadku słaby rozwój automobilizmu należy zapisać na karb jedynie naszej ospałości. Dzisiejsza bowiem technika samochodowa pokonała wszelkie trudności: piaski pustyni i śnieżne pola lodowca są już dziś terenami automobilowemi.





Problemat jazdy po każdym terenie rozwiązał kilka lat temu Citroen, przez zastosowanie słynnych dziś kół systemu Kegresse. Rzut oka na załączone fotografie pozwoli każdemu laikowi zorjentować się w konstrukcji tego wynalazku. Doskonałość systemu Kegresse wykazało w praktyce przebycie kilku wozów Citroena całej pustyni Sahary.

W Polsce, poza wojskiem samochody te są prawie nieznane. Faktycznie jednak mogłyby mieć ogromne zastosowanie, zwłaszcza, że niewysoka cena czyni je przystępnymi dla wszystkich.

Pod tym względem inicjatywa samorządów mogłaby odegrać wielką rolę.

Samochody Citroena systemu Kegresse mogłyby być zastosowane u nas do wielorakich celów.

Przedewszystkiem w okolicach górzystych kilka takich wozów rozwinęłoby ogromnie turystykę. Na rozległych zaś obszarach naszych kresów wschodnich, gdzie często drogi prowadzą przez łąki i ugory, jedyną komunikacją szybką może być Kegresse. Podobnie na piaskach czy na czarnoziemie samochód ten odda nieocenione usługi.

Wyjątkową zaletą tego wozu jest użycie go w śniegu. Specjalny aparat śniegowy pozwala na przejazd nawet przez zaspy śnieżne.

Trudno w krótkim artykuliku podać wszystkie zalety Citroen-Kegresse. Artykulik ten zresztą ma na celu zwrócić jedynie uwagę naszych władz samorządowych na możność wyzyskania tego wozu u nas. Załączone fotografje, zdjęte z natury, dadzą pojęcie o terenach, jakie samochód ten pokona.

AKTUALJA

UCHWAŁY RADY ZWIĄZKU GMIN WIEJSKICH

W dniu 1-go lipca r. b. odbyło się w Warszawie w lokalu Zw. Zaw. Pracown. Kolejowych (ul. Czerwonego Krzyża), Zebranie Rady Związku Gmin Wiejskich Rzplitej Polskiej.

Przedewszystkiem załatwiono sprawy organizacyjne Związku, jak: przyjęcie sprawozdania z działalności, wybór nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej, zatwierdzenie budżetu na rok 1928, uchwalenie regulaminu obrad Rady i Zarządu, następnie naradzono się nad uregulowaniem finansów komunalnych w związku z nowymi projektami podatków skarbowych, sprawą kredytu komunalnego oraz sprawą uregulowania ustroju gmin wiejskich.

W kwestjach tych Rada powzięła następujące rezolucje:

W sprawie uregulowania finansów komunalnych (referował p. poseł Pacholczyk), a) zwrócić się do czynników miarodajnych w sprawie nowelizacji ustawy o tymcz. ureg. fin. komun. w tym sensie, aby dochody gmin wiejskich oprzeć na zasadach podatku wyrównawczego; b) zwrócić się do Min. Spraw Wewnętrznych o cofnięcie okólnika, zakazującego gminom wiejskim pobieranie podatku drogowego; c) wyjednać, aby podatek dochodowy, przypadający związkom komunalnym, wpływał na rzecz tych związków, na terenie których znajduje się przedsiębiorstwo i aby uczestniczyły w podatku dochodowym nie tylko pow. zw. komunalne, lecz i gminy wiejskie; d) zwrócić się do miarodajnych czynników o przeprowadzenie natychmiastowej klasyfikacji gruntów, według klasyfikacji do podatku majątkowego. W końcu Rada zaleciła Zarządowi, aby zwrócił uwagę Min. Spraw Wewn. na zaleganie Wydziałów powiatowych z wypłacaniem dodatków do podatków państw. należnych gminom wiejskim.

W sprawie kredytu komunalnego (referował dyrektor biura p. Wesołowski) Rada przyjęła następujące wnioski: a) poczynić starania o rozszerzenie źródeł dochodowych gmin wiejskich, aby umożliwić wstawianie do budżetów odpowiednich sum na kapitał zakładowy dla gminnych kas pożyczkowo-oszczędnościowych; b) przeprowadzić rozgraniczenie kompetencji między gminnemi a powiatowemi kasami oszczędności w tym sensie, aby w miejscowościach, gdzie są gminne kasy poż. oszcz., powiatowe kasy oszcz. nie udzielały rolnikom kredytów bezpośrednio, a czyniły to za pośrednictwem gminnych kas; c) wystąpić do władz miarodajnych o udzielanie gminnym kasom poż.-oszczędn. pożyczek na dłuższy termin (kilkoletni).

W sprawie uregulowania ustroju gminy wiejskiej (referował p. W. Dunin). Rada przyjęła wniosek o skasowanie Zebrań gminnych i przelanie ich kompetencyj na Rady gminne.

Następnie Rada dokonała kooptacji do swego grona następujących osób: pp. Aleksandra Lednickiego z Warszawy, Czołbowskiego z Warszawy, Grabowskiego z pow. Janów Lub., posła Lechnickiego z Chełma, oraz Michalskiego z pow. Stopnickiego.

Poczem wybrani zostali do Zarządu: na prezesa p. Aleksander Lednicki z Warszawy (przez aklamację), na wice-prezesów p. poseł A. Pcholczyk z Warszawy i p. Fr. Filipski z pow. Skierniewickiego, na członków pp. St. Gliszczyński z Chełma, Duda z pow. Zawierciańskiego, B. Tkaczyk z Warszawy, J. Sęczkowski z pow. Kutnowskiego. Do Komisji Rewizyjnej powołano na przewodniczącego ks. Węglickiego z pow. Koneckiego, na członków p. Typiaka z wojew. Nowogródzkiego i p. Pyszkowskiego z pow. Będzińskiego.

Wobec zgłoszenia rezygnacji wraz z Zarządem dyrektora biura, p. Bronisława Wesołowskiego, Rada postanowiła jednogłośnie rezygnacji nie przyjąć.

Pozatem wybrano do Państwowej Rady Samorządowej przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, jako delegata p. St. Gliszczyńskiego, jako zastępcę p. Wosika.

W wolnych wnioskach Rada powzięła rezolucję, aby Zarząd jaknajrychlej przystąpił do organizowania wojewódzkich oddziałów Związku gmin, co przewiduje § 30 statutu Związku.

KRONIKA

OGÓLNA

— *Sprawa uzupełnienia przedstawicielami Samorządu Rady Nadzorczej Banku Gospodarstwa Krajowego.* Statut Banku Gospodarstwa Krajowego przewiduje liczbę 15 członków Rady Nadzorczej Banku, z czego 9-ciu powołuje Minister Skarbu, sześciu zaś powołują samorządy w miarę deklarowania udziałów w kapitale zakładowym Banku. Dotąd Rada Nadzorcza Banku składa się tylko z 9 członków, powołanych przez Ministra Skarbu. Wobec konieczności rozszerzenia działalności Banku w stosunku do samorządu, ujawniła się potrzeba pozyskania przez samorząd przedstawicielstwa w Radzie Nadzorczej Banku, co znowu łączy się z kwestją zadeklarowania odpowiednich wpłat. Obecny prezes B. G. K. gen. Górecki opracował projekt uzupełnienia Rady Nadzorczej członkami, powołanymi przez samorządy. Uzyskanie jednego miejsca w Radzie przy obecnym kapitale zakładowym, wymaga zadeklarowania 1/9 części tego kapitału, czyli 13.330.000 zł., powiększenie zaś Rady Nadzorczej o przewidzianą statutem Banku ilość 6 przedstawicieli samorządu wymagałoby tem samem udziału samorządów w kapitale zakładowym Banku w wysokości 79 miljonów 980 tys. złotych. Udział ten — w myśl projektu — zostałby pokryty przez województwo Śląskie, miasta i powiatowe związki komunalne.

Na konferencjach, odbytych przez gen. Góreckiego z przedstawicielami reprezentacyj samorządowych: Radą Zjazdu Samorządu Ziemskiego i Związkiem Miast Polskich, całe zagadnienie zostało dokładnie omówione i sprawa wchodzi obecnie w stadjum realizacji.

Indywidualny udział miast, które mogłyby zadeklarować po jednym udziale (13,300.000 zł.), mógłby dotyczyć zaledwie paru największych miast, gdyż dla innych byłby ponad ich siły finansowe. Jednakże wszystkie miasta mogłyby złożyć się na pewną ilość udziałów, gdyby, w tym celu utworzyły związek specjalny, działający na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o związkach międzykomunalnych i posiadający osobowość prawną. Ponieważ obecna reprezentacja samorządu miejskiego, Związek Miast Polskich nie posiada dotychczas osobowości prawnej, przeto dla przeprowadzenia zasady powszechności udziału miast w kapitale zakładowym B. G. K. i jego Radzie Nadzorczej, należy przekształcić Związek Miast Polskich na związek międzykomunalny, któryby dokonał repartycji udziału pomiędzy poszczególne miasta.

Związek Miast Polskich wysunął swym członkom dwie alternatywy: 1) delegowanie jednego członka do Rady Nadzorczej B. G. K. przez zadeklarowanie jednego udziału, w którym partycypowałyby wszystkie miasta, zakupując — zależnie od ilości ludności i siły finansowej pewną ilość udziałów po 25.000 zł., przyczem ogólna ilość tych udziałów wyniosłaby 533, 2) delegowanie 2-ch członków przez zakup dwóch udziałów przez dwie grupy miast, jednego przez miasta od 5 — 50 tys. mieszkańców i jednego przez miasta ponad tą ilość ludności.

Nadto Związek Miast Polskich projektuje zgodnie ze statutem B. G. K. wprowadzenie do Rady Nadzorczej Banku jednego przedstawiciela przedsiębiorstw komunalnych.

Gdyby w myśl tej koncepcji miasta otrzymały dwa, a przedsiębiorstwa komunalne — jeden udział, to dla powiatowych związków komunalnych, względnie ich związków pozostałoby najwyżej 2 udziały, gdyż conajmniej 1 przypadłby województwu Śląskiemu.

Materjały budowlane podlegają zwolnieniu od komunalnego podatku ładunkowego. W myśl art. 34 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o rozbudowie miast z dn. 22. IV. 1927 r., zwolnieniu od komunalnego podatku ładunkowego podlegają „materjały budowlane, o ile są przeznaczone na cele mieszkaniowo - budowlane".

W reskrypcie z dn. 16 maja b. r. Nr. SF 140, M-stwo Spraw Wewn. wyjaśniło, że z powyższego przepisu nie wynika zwolnienie od podatku ładunków materjałów budowlanych, adresowanych do składów tychże materjałów, a to dlatego, że materjały te, sprowadzane do składów, nie zawsze są przeznaczane na cele mieszkaniowo - budowlane, lecz wyrabia się z nich nieraz przedmioty, nic wspólnego nie mające z budową mieszkań. Składy te jednakże mogą żądać zwrotu przez gminę podatku w poszczególnych udowodnionych przypadkach sprzedaży odnośnych materjałów na cele budowy domów mieszkalnych.

SAMORZĄD MIEJSKI

Urządzenia wodociągowo-kanalizacyjne w naszych miastach. Według ogłoszonych ostatnio obliczeń, zaledwie szósta część miast polskich posiada urządzenia wodociągowo-kanalizacyjne, w czem jest sporo miast z urządzeniami przestarzałemi lub niedostatecznemi. Ogromna większość miast, bo zgórą 500, z ludnością około 4 miljonów, czeka dotychczas na inwestycje wodociągowo-kanalizacyjne.

Koszt tych ogromnych inwestycyj, których przeprowadzenie musi zająć kilkanaście lat conajmniej, według przybliżonych obliczeń wyniósłby około 1 miljarda złotych. Po rozłożeniu tej kwoty na ogół ludności miast, wymagających inwestycyj tego rodzaju, koszty ich wykonania dałyby na głowę mieszkańca około 200 złotych. Tak wielkie nakłady przekraczają obecną siłę finansową ludności, mogą więc być wykonane jedynie przy pomocy dogodnych długoterminowych kredytów.

W roku 1924 na 615 miast bez Województwa Śląskiego urządzenia wodociągowe posiadało 105 miast, a kanalizacyjne — 102 maista. Zaciągnięta w końcu tegoż roku pożyczka amerykańska, udzielona przez konsorcjum „Ulen et Co" umożliwiła podjęcie inwestycyj wodociągowo-kanalizacyjnych 10 miastom: Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Kielce, Lublin, Ostrów Wielkopolski, Otwock, Piotrków, Radom, Sosnowiec i Zgierz.

Z przydzielanych obecnie przez Bank Gospodarstwa Krajowego kredytów, lub za pośrednictwem tegoż Banku uzyskiwanych pożyczek zagranicznych podjęły względnie podejmują inwestycje wodociągowo-kanalizacyjne następujące miasta: Brześć Kujawski, Będzin, Czeladź, Chełm, Grodzisk Mazowiecki, Grójec, Janów Lubelski, Jędrzejów, Kalisz, Końskie, Kruszwica, Krzemieniec, Lubraniec, Lida, Łęczyca, Łuck, Łowicz, Mikołów, Nowogródek, Nasielsk, Opatów, Olkusz, Puławy, Równe, Radzymin, Radzyń Podlaski, Sandomierz, Słomniki, Słonim, Siedlce. Tarnowskie Góry, Uściług i Wołomin.

Bydgoszcz. Bydgoszcz, która za rządów pruskich była typową, śpiącą prowincją niemiecką, majoryzowaną pod każdym względem przez Berlin, w ciągu niespełna 9 lat wolności wykazała i wykazuje coraz więcej życia i inicjatywy we wszystkich dziedzinach. Ostatnio zdecydowane przyłączenie Bydgoszczy do woj. Pomorskiego z prawdopodobnem przeniesieniem zarządu wojewódzkiego do tego miasta, jeszcze bardziej wpłynie na rozrost jej i ostateczne pozbycie się narzuconej szaty niemieckiej . Szkoły szczególnie dodatnio w tym kierunku oddziaływują, oczywiście bez używania ich chociażby w najmniejszym stopniu, jako narzędzia jakiejkolwiek przymusowej polonizacji. Na tem polu mamy do zanotowania nader doniosłą decyzję otwarcia w Bydgoszczy zawodowej szkoły dla dziewcząt. Zakład ten otwarty zostanie od 1 września r. b. i kierowniczką została p. Z. Malewska. Przyjmowane są dziewczęta z ukończoną szk. powszechną, lub 4-ą klasą gimn. Kto skończył klas 6, będzie miał 2 lata nauki zawodowej, zamiast normalnych 3. Na początek wprowadzoną będzie nauka bieliźniarstwa i haftu. Równocześnie uczennice będą pobierały nauki ogólne: religję, języki, historję, geografję, rachunkowość przemysłową, naukę obywatelstwa, etc. Wieczorami będą prowadzone kursy rzemiosł artystycznych dla starszych. Wpisowe 5 zł. czesne miesięcznie 25 zł.

SAMORZĄD ZIEMSKI

Działalność drogowa sejmików poleskich. Sprawy budowy i konserwacji dróg w województwie poleskiem posiadają szczególnie doniosłe znaczenie, gdyż dotychczasowa sieć komunikacyjna była niedostateczna i hamowała rozwój gospodarczy rozległych obszarów województwa. To też w budżetach na rok 1927/28 wydatki na ten cel stanowiły od 20 — 40% ogółu wydatków. Na ogólną sumę budżetów wszystkich 10 sejmików w wysokości 5.103.734 złotych dawało to 1.366.000 złotych.

Wydatki na cele drogowe rozpadały się na pięć grup: utrzymywanie dróg wojewódzkich, utrzymanie dróg powiatowych, utrzymanie dróg gminnych, budowa nowych dróg, oraz administracja drogowa. Kwota wydatków na utrzymanie dróg (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dawała 81,5% ogólnej sumy wydatków na cele drogowe. Budowa nowych dróg pochłaniała zaledwie 13%, a koszty administracji drogowej (wydatki osobowe i rzeczowe) wynosiły tylko 5,4%.

W obrębie wydatków na konserwacje dróg, ze względu na specjalne właściwości terenu poleskiego, najważniejsze miejsce zajmuje budowa nowych oraz naprawa i odbudowa istniejących mostów. Przeważnie są to małe mosty, przeciętnie po kilka metrów długości. Z pośród większych mostów o długości ponad 20 mtr. przewidziana była w budżecie budowa 5 mostów w czterech powiatach (w Brzeskim na drodze powiatowej na rzece Ryta — 37,4 mtr., na rzece Pulwa pod Wołczynem — 43 mtr.; w Prużanskim na drodze powiatowej przez rzekę Jasiołda pod Sielcem — 23 mtr.; w Sarneńskim na drodze powiatowej przez rzekę Połycznia koło Rudni — 29 mtr.; w Stolińskim na drodze gminnej przez rzekę Mostwa koło Toreblina). Ogólna długość wymienionych 5 mostów wynosi 188 mtr. koszt zaś ich budowy około 100 tysięcy złotych. Drugą, co do wysokości, pozycję w dziale utrzymania dróg stanowiły roboty konserwacyjne, wymagające na drogach o twardej nawierzchni 188.864 złotych, a na drogach gruntowych — 184.600 zł., z czego na drogi wojewódzkie przypada 43.000 zł. i 54.205 zł., na drogi powiatowe — 79.042 zł. i 125.094 zł., wreszcie na drogi gminne — 66.822 zł. i 5.300 zł.

Renowacja nawierzchni i dostawa materjałów wynoszą razem około 6% wydatków w dziale utrzymania dróg, natomiast wydatki osobowe personelu drogowego dają zgórą 10%.

Grupa wydatków na budowę nowych dróg dotyczy tylko dwóch z pośród dziesięciu powiatów, przyczem w jednym obejmuje wydatki na gruntowną renowację dróg. Jak widzimy, w tej dziedzinie działalność sejmików nie była w roku ubiegłym dostateczna, właściwie niemal nie istniała, co jest zrozumałem ze względu na wysokie koszty, które dla jednego kilometra drogi o twardej nawierzchni wynoszą około 50 tysięcy złotych, więc dla budowy choćby tylko najpilniejszych odcinków nowych dróg potrzebne są fundusze przekraczające kilkakrotnie budżety roczne. To też dopiero długoterminowe kredyty Banku Gospodarstwa Krajowego pozwolą powiatom poleskim podjęcie w szerszych rozmiarach budowy nowych dróg. Dotąd Bank przyznał 4 powiatom województwa poleskiego pożyczki dolarowe na ogólną sumę 240 tysięcy dolarów, z czego dla powiatów Kosowskiego i Pińskiego po 50 tysięcy dolarów, dla Sarneńskiego — 80.000 dolarów i dla Kobrzyńskiego 60 tysięcy dolarów. Plan zużycia tych pożyczek przewiduje poza budową dróg budowę betonierni w trzech z wymienionych powiatów: Kosowskim, Kobryńskim i Pińskim, oraz budowę kamieniołomów w powiecie Sarneńskim.

Budowa „Domu Strażackiego" w Lublinie. Utworzony został w Lublinie komitet budowy wielkiego domu strażackiego, który dzięki życzliwemu poparciu p. wojewody Remiszewskiego oraz pomocy finansowej samorządów województwa lubelskiego, zgromadził już znaczne fundusze, umożliwiające już w czasie najbliższym przystąpienie do budowy gmachu, który stanie się niezwykle pożyteczną placówką na terenie grodu trybunalskiego.

Uroczystości w Wiśniowcu. Dnia 1 lipca starożytny zamek Wiśniowieckich, odnowiony staraniem sejmiku Krzemienieckiego, stał się terenem radosnych uroczystości z powodu rozdania świadectw pierwszym absolwentom szkoły rzemieślniczo-przemysłowej w Wiśniowcu i otwarcia tam nowej ludowej szkoły rolniczej. Po nabożeństwie w kościele parafjalnym św. Michała, odbyło się odsłonięcie wmurowanej w zamku tablicy dla upamiętnienia nabycia z rąk prywatnych zamku przez Sejmik Krzemieniecki, uratowania w ten sposób od zagłady zabytku historycznego i użycia go na cele kulturalno-społeczne. Następnie odbyło się oficjalne otwarcie ludowej szkoły rolniczej i poświęcenie jej lokalu przez duchowieństwo katolickie i prawosławne. Z kolei odbył się akt zakończenia roku szkolnego w sejmikowej szkole rzemieślniczo-przemysłowej i rozdania świadectw pierwszym absolwentom po czteroletnich studjach, dalej zwiedzenie zamku i mieszczących się w nim zakładów sejmikowych, więc szpitala, ochrony, szkoły rolniczej i gospodarstwa domowego z jej urządzeniami, szkoły rzemieślniczo-przemysłowej i jej warsztatów, elektrowni, parku i t. d. Po wspólnym obiedzie, na którym wygłoszono kilkanaście przemówień, odbyły się gry sportowe, zawody i zabawy młodzieży z zakładów wychowawczych Wiśniowca, wreszcie wieczornica w salach zamkowych. W uroczystościach wzięli udział: zastępca wojewody wołyńskiego, p. naczelnik wydziału Śleszyński, kurator wołyński Szelągowski, wizytator Liceum Krzemienieckiego Poniatowski, delegat M. S. Wewn. radca Hujda, starostowie, sąsiednich powiatów, przedstawiciele duchowieństwa, wojskowości, samorządów, szkolnictwa i wszystkich warstw ludności. Nadesłano też wielką ilość depesz, m. in. od p. Zygm. Robakiewicza, b. starosty krzemienieckiego, a obecnie grodzieńskiego, dzięki któremu uratowano Zamek Wiśniowiecki od zagłady i przekształcono na siedzibę instytucyj sejmikowych.

Fundusz pożyczkowo-inwestycyjny dla gmin. — Ustanowiony został przez sejmik bartniki. Fundusz ten, zapoczątkowany przelaniem 15.000 zł. z nadwyżki budżetowej za r. 1927/28, tworzony będzie przez wstawianie corocznie pewnych kwot do budżetu w ciągu lat 15-tu aż dosięgnie sumy 120.000 złotych. Z funduszu tego udzielane będą gminom wiejskim i urzędom wojewódzkim pożyczki na okres od 5 do 20 lat wyłącznie na cele inwestycyjne, w pierwszym zaś rzędzie na budowę: gminnych budynków administracyjnych oraz gmachów dla szkół powszechnych, dróg gminnych, studzien, łazienek, meljoracje rolne, zalesienie nieużytków i t. p.

Regulamin funduszu przewiduje maksymalne obciążenie na głowę mieszkańca z tytułu uzyskanej przez gminę pożyczki: przy pożyczce 20-letniej — 60 zł., przy 10-letniej — 30 zł. i przy 5-letniej — 15 złotych, przy pożyczkach zaś uzyskiwanych przez urzędy wójtowskie z tychże pożyczek: 1 zł., 0,50 zł., 0,25 zł.

Inwestycje w powiecie błońskim. — W budżecie tegorocznym sejmiku błońskiego przewidziane zostały następujące: budowa szkoły rolniczej w Ojrzanowie — 150.000 złotych, budowa przytułku dla starców w Siestrzeniu — 15.000 złotych, budowa gmachu szkoły powszechnej w Chylicach — 200.000 zł., budowa dróg bitych Żyrardów-Warszawa i Grodzisk-Radziejowice — 125.000 zł. Na wykonanie tych inwestycyj sejmik zaciąga w Banku Gospodarstwa Krajowego dwie pożyczki długoterminowe na ogólną sumę 515.000 złotych.

Sejmik święciański wydatnie popiera rolnictwo, gdyż przeznacza na ten cel z budżetu w wysokości 664.679 zł. przeznacza 17%, czyli 113.000 zł. Wydatnio na rozwój rolnictwa w powiecie wpływa również intensywna działalność sejmiku w dziedzinie budowy dróg bitych. Wydatki na ten cel wynoszą na rok budżetowy 1928-29 252.758 zł., czyli 38%.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Boduena 2. (P. A. P.)
Tel. red. 319-56. Tel. adm. 59-47.

Ceny prenumeraty: Rocznie 30 zł., półrocznie 16 zł., kwartalnie 9 zł., miesięcznie 3.—, Numer pojedyńczy 80 gr.

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. — 250 zł., ½ str. — 130 zł., ¼ str. — 70 zł., 1/8 str. 40 zł.
Ogłoszenia tekstowe i specjalne 50% drożej.

Wydawca: *Polska Agencja Publicystyczna Sp. z o. o.* Redaktor: *L. W. Biegeleisen*

Sp. Akc Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Szpitalna 12.

